



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO  
TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

MINNA OSA

LIKKUMISEN OHJAUS TYÖPAIKOILLA: TYÖNANTAJAN KEINOT  
VAIKUTTAA TURVALLISEEN LIKKUMISEEN

Diplomityö

Tarkastaja: professori Kaija Leena Saarela

Tarkastaja ja aihe hyväksytty

Tekniset tieteet tiedekuntaneuvoston

kokouksessa 3. huhtikuuta 2013

# Tiivistelmä

TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

Materiaalitekniikan koulutusohjelma

**OSA, MINNA:** Liikkumisen ohjaus työpaikoilla: työnantajan keinot vaikuttaa turvalliseen liikkumiseen

Diplomityö, 69 sivua, 8 liitesivua

Syyskuu 2013

Pääaine: Turvallisuustekniikka

Tarkastaja: professori Kaija Leena Saarela

Avainsanat: liikkumisen ohjaus, liikkumisen turvallisuus työ- ja työasiamatkoilla, liikkumissuunnitelma

Liikkumissuunnitelmien toteuttaminen on vahvasti esille noussut menetelmä yritysten keskuudessa ympäristöystävällisen, kustannustehokkaan, terveellisen ja turvallisen liikkumisen edistämiseksi. Tämän työn tarkoituksena on selvittää kuinka liikkumisen ohjauksella ja liikkumissuunnitelman toteutuksella voitaisiin paremmin huomioida työntekijöiden liikkumisen turvallisuutta yrityksissä ja organisaatioissa työsuojelutoiminnan näkökulmasta. Työssä tarkastellaan keskeisimpiä liikkumisen ohjauksen turvallisuusvaikutuksia ja liikkumissuunnitelman toimenpiteitä, jotka vaikuttavat positiivisesti liikkumisen turvallisuuteen.

Kirjallisuustutkimusosassa selvitetään liikkumisen ohjauksen ja liikkumisen turvallisuuden periaatteet huomioiden työliikenteen riskitekijät, liikkumisen turvallisuuden hallinnan, tapaturmien seuraukset, liikkumissuunnitelman ja keskeisimmät liikkumisen ohjauksen toimenpiteet. Empiirisessä osassa perehdytään kahden organisaation liikkumisen ohjaustyöhön liikkumissuunnitelman toteutuksen ja toimenpide-ehdotusten luonnin osalta, sekä selvitetään alalla toimivien viranomaisen ja organisaatioiden edustajien mielipidettä liikkumisen ohjauksen ja turvallisuuden vuorovaikutusten tärkeydestä ja kehittämismahdollisuuksista kyselyn avulla.

Selvitys osoittaa, että turvallisuus on yksi keskeisimmistä liikkumisen ohjauksen vaikutuksista, mutta yksittäisiä vaikutuksia, kuten turvallisuutta, ei tule nostaa muita voimakkaammin esille. Liikkumisen ohjaustyön jatkuvuuden kannalta työ on hyvä kohdistaa johonkin olemassa olevaan prosessiin, kuten ympäristöhallintajärjestelmiin tai työkyky -toimintaan. Liikkumisen ohjauksen ja liikkumisen turvallisuuden välillä on olemassa ristiriitoja, sillä kestävä liikkuminen voidaan toisinaan nähdä turvallisuusriskinä. Kokonaisvaltaisesti kyseisen turvallisuusriskin määrittelemineen on kuitenkin haastavaa, sillä kaikki liikkumismuodot vaikuttavat toisiinsa ja yksittäisen liikkumismuodon riskitekijöiden arviointi on vaikeaa.

Liikkumisen ohjaustyö tulee aina tarkastella tapaus- ja organisaatiokohtaisesti, jotta menetelmästä saadaan paras mahdollinen hyöty esille. Potentiaalia turvallisuuden edistämiseksi liikkumisen ohjauksen avulla on olemassa, mutta turvallisuutta ei pidä tarkastella erillisenä vaikutuksena vaan osana kokonaisvaltaista prosessia. Liikkumisen ohjausta ei ole vielä yhdistetty työturvallisuusprosessiin, jonka vuoksi sen vaikuttavuutta on vaikea arvioida, ja asiaa tulisi selvittää paremmin.

# Abstract

TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

Master's Degree Programme in Material Science

**OSA, MINNA:** Mobility management in the workplace: employer's possibilities to influence safety

Master of Science Thesis, 69 pages, 8 Appendix pages

September 2013

Major: Occupational safety engineering

Examiner: Professor Kaija Leena Saarela

Keywords: Mobility Management, workplace travel plan, work-related traffic, safety in traveling habits

Mobility Management is a widely used method among companies and organizations for increasing environmentally friendly, cost-effective, safe and healthy movement. The purpose of this thesis is to find out how Mobility Management and workplace travel planning can be used in a better way to increase safety in workplace traveling habits. This work examines the main safety effects of mobility management and key actions that have a positive effect on safety.

The literature review examines the principles of Mobility Management and mobility safety management, taking into account the risk factors, mobility safety management, the consequences of traffic accidents, workplace travel plans and main mobility management actions in work-related traffic. The empirical part of the thesis focuses on Mobility Management work in two organizations, and furthermore presents the authorities' opinions about the interaction of Mobility Management and safety management, as well as the importance and potential of Mobility Management.

The research shows that safety is one of the main factors in Mobility Management, but individual factors such as safety, should not be emphasized over others. For successful and sustainable Mobility Management work, the work should always be integrated into existing processes like environmental management systems or workplace health promotions. There is also some tension between Mobility Management and safety, as sustainable mobility can sometimes be seen as a safety risk. However, it is difficult to evaluate risks in different travel habits in a holistic manner, because different modes of transportation interact with each other. Assessing the risk of a given mode of transportation in isolation is difficult.

To get the most out of Mobility Management, it has to be carried out on a case-by-case basis for each organization separately. There is potential for increasing safety through Mobility Management, but safety should not be considered in isolation, but as one factor among others within a holistic process. Mobility Management has not yet been connected to the Occupational Safety and Health processes, which makes it challenging to assess its effectiveness as a safety measure. That's why it should be studied more.

## Alkusanat

Tämä diplomityö on toteutettu Pöyry CM Oy:llä osana Pirkanmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) ja Pohjois-Savon elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen liikkumisen ohjaustyön hankkeita. Työn ohjaamisesta vastasivat professori Kaija Leena Saarela Tampereen teknillisestä yliopistosta, sekä turvallisuuspäällikkö Simo Sauni Pöyry CM Oy:stä. Liikkumisen ohjauksen hankkeiden osalta työn ohjaamisesta ovat vastanneet lisäksi Erika Helin Pirkanmaan ELY-keskuksesta ja Kyllikki Komulainen Pohjois-Savon ELY-keskuksesta.

Molemmissa ELY-keskuksissa oli perustettu liikkumisen ohjauksen työryhmät, johon kuuluivat Pirkanmaan ELY-keskuksessa Erika Helin, Kirre Palmi, Elina Anttila, Minna Huttunen, Antero Luonsi ja Matti Saura, sekä Pohjois-Savon ELY-keskuksessa Kyllikki Komulainen, Kimmo Haapanen, Satu Huttunen, Seppo Huttunen, Liisa Joenperä, Päivi Juvonen, Terhi Nissinen, Pirjo Rimpiläinen ja Jaana Tuhkalainen. Heidän työpanoksensa ELY-keskusten liikkumisen ohjaustyössä on suuri.

Haluan erityisesti kiittää Kaija-Leenaa ja Simoa työn ohjaamisesta ja erinomaisista kommenteista, joita olette antaneet koko prosessin aikana. Suuri kiitos kuuluu myös Erikalle ja Kyllikille, sekä molempien ELY-keskusten työryhmien jäsenille innostavasta asenteesta sekä erinomaisista kommenteista ja keskusteluista. Teidän ansiosta työn tekeminen oli todella mielekästä ja palkitsevaa.

Iso kiitos kuuluu myös asiantuntijakyselyyn osallistuneille henkilöille: Matti Holopaiselle (Liikennevirasto), Tarja Jääskeläiselle (HSL), Vesa Peltolalle (Motiva), Simo Salmiselle (TTL) ja Juha Valtoselle (Liikenneturva) vastauksistanne ja kommenteista, joilla oli tärkeä rooli työni tuloksissa. Haluan kiittää myös Hanna Kalenojaa saamistani kommenteista ja työn ohjauksesta. Kiitos kuuluu myös ELY-keskuksille ja Pöyrylle työn mahdollistamisesta, vaikka sen järjestäminen ei ollut helppoa.

Lopuksi haluan kiittää rakasta puolisoani Markusta, sekä perhettäni tärkeästä tuesta ja kannustamisesta työn aikana. Vaikka aika oli kortilla, saitte ne pienetkin vapaa-ajan hetket tuntumaan ihanalta lomalta.

25.8.2013

Minna Osa

# Sisällys

Lyhenteet ja merkinnät .....	viii
1 Johdanto .....	1
1.1 Työn tausta .....	1
1.2 Tavoitteet, rajaukset ja sisältö .....	2
1.3 Työn rakenne .....	3
2 Työ- ja työasiamatkojen turvallisuus .....	4
2.1 Työ- ja työasiamatka .....	4
2.1.1 Liikennesuoritteet työ- ja työasiamatkoilla .....	4
2.2 Liikenneonnettomuudet työ- ja työasiamatkoilla .....	6
2.2.1 Työtapaturmatilastointi .....	7
2.2.2 Liikenneonnettomuuksien tilastointi .....	7
2.3 Työliikenteen riskit .....	8
2.3.1 Liikkuja .....	8
2.3.2 Kulkuväline .....	9
2.3.3 Liikenneympäristö .....	10
2.3.4 Liikkumisolosuhteet .....	10
2.3.5 Työliikenteelle ominaiset piirteet .....	10
2.4 Onnettomuuksien ja tapaturmien seuraukset .....	11
2.5 Liikenneturvallisuuden hallinta yrityksissä ja organisaatioissa .....	11
3 Liikkumisen ohjaus .....	13
3.1 Liikkumisen ohjaus työpaikalla .....	14
3.1.1 Liikkumissuunnitelma .....	15
3.2 Liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä työpaikoilla .....	16
3.2.1 Liikkuminen ja kulkutapa .....	17
3.2.2 Organisaatiokulttuuri, sisäinen toiminta .....	18
3.2.3 Työolosuhteet .....	19
3.3 Liikkumisen ohjauksen vaikutukset työpaikalla .....	20
3.3.1 Terveysvaikutukset .....	21
3.3.2 Ympäristöhyödyt .....	22
3.3.3 Turvallisuuden lisääminen .....	22
3.3.4 Taloudelliset hyödyt .....	22
3.3.5 Muut hyödyt .....	23
3.4 Liikkumisen ohjaus liikenneturvallisuustyössä .....	23
4 Aineisto ja menetelmät .....	25
4.1 Kohdeorganisaatiot .....	25

4.1.1	Hankkeen toteutus .....	26
4.2	Asiantunijakysely .....	27
5	Pirkanmaan ELY-keskuksen liikkumissuunnitelma: nykytilanne ja toimenpidesuunnitelma .....	28
5.1	Nykytilanne .....	28
5.1.1	Kiinteistöjen katselmuksen ja liikkumista koskevien käytäntöjen selvityksen tulokset .....	28
5.1.2	Henkilöstökyselyn tulokset .....	30
5.2	Toimenpidesuunnitelma .....	34
5.2.1	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen .....	34
5.2.2	Joukkoliikenteen käytön pitäminen korkealla .....	36
5.2.3	Kestävän ja turvallisen autoilun edistäminen .....	38
5.2.4	Toimintatapojen ja olosuhteiden kehittäminen .....	40
6	Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikkumissuunnitelma: nykytilanne ja toimenpidesuunnitelma .....	43
6.1	Nykytilanne .....	43
6.1.1	Kiinteistön katselmuksen ja liikkumista koskevien käytäntöjen selvityksen tulokset .....	43
6.1.2	Henkilöstökyselyn tulokset .....	45
6.2	Toimenpidesuunnitelma .....	49
6.2.1	Kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet .....	49
6.2.2	Joukkoliikenteen tavoitteet .....	51
6.2.3	Autoilun tavoitteet .....	53
6.2.4	Toimintatapojen ja olosuhteiden kehittäminen .....	54
7	Asiantuntijakyselyn tulokset .....	58
7.1	Liikkumisen ohjaus turvallisuuden edistäjänä .....	58
7.2	Liikkumisen ohjauksen parempi hyödyntäminen liikkumisen turvallisuuden edistämässä .....	58
7.3	Liikkumisen ohjauksen kehittäminen .....	59
7.4	Keskeisimmät liikkumisen ohjauksen turvallisuutta edistävät toimenpiteet .....	60
8	Tulosten tarkastelu ja jatkotoimenpiteet .....	61
8.1	ELY-keskusten liikkumissuunnitelmat .....	61
8.1.1	Nykytilanteen selvitys .....	61
8.1.2	Toimenpidesuunnitelma .....	62
8.2	Asiantuntijakysely .....	62
8.3	Turvallisuuden kehittäminen liikkumisen ohjauksen avulla .....	62
8.3.1	Keskeisimmät toimenpiteet ja tavoitteet turvallisuuden näkökulmasta ..	63
9	Päätelmät .....	64
	Lähteet .....	66
	Liite 1: Henkilöstökyselyn kysymyslista .....	1

Liite 2: Kiinteistöä ja käytäntöjä koskeva kysymyslista .....	1
Liite 3: Asiantuntijakyselyn kysymykset .....	1

## Lyhenteet ja merkinnät

ELY-keskus	Elinkeino, liikenne- ja ympäristökeskus. Yhdistetty Tiehallinnosta, Ympäristövirastosta sekä Työvoima- ja elinkeinokeskuksesta.
Etätyö	Kokonainen työpaikan ulkopuolella tehty työpäivä, jolloin ei synny erillistä matkaa kodista työpaikalle tai työasiakohteeseen. (Liikennevirasto 2012a).
Kestävä liikkuminen	Ympäristöystävällisten liikkumismuotojen suosimista ympäristöä saastuttavien muotojen sijasta. (Litman 2010).
Kestävän liikkumisen aste	Ei moottoroidun liikkumisen (kuten pyöräily ja kävely) määrä suhteessa kaikkeen liikkumiseen. (Litman 2010).
Liikkumisen ohjaus	Kestävän liikkumisen edistämistä erilaisin kannustavin toimenpitein. Englanniksi Mobility Management. (Valonia 2013a).
LVM	Liikenne- ja viestintäministeriö
Matka	Siirtymistä paikasta toiseen riippumatta sen pituudesta. Meno ja paluu ovat erillisiä matkoja. (Liikennevirasto 2012a).
Matkasuorite	Määrättynä ajanjaksoja tehtyjen matkojen yhteenlaskettu pituus. Yksikkönä käytetään yleisesti kilometriä vuorokaudessa (km/vrk). (Liikennevirasto 2012a).
Työliikenne	Liikkuminen työasioissa työpäivän aikana, Käytetään myös termejä: työaikainen liikenne ja työasiointiliikenne. (Liikennevirasto 2012a).
Työmatka	Matka kotoa työpaikalle tai työpaikalta kotiin, johon otetaan huomioon säännölliset poikkeamat. (Liikennevirasto 2012a).



Työasiamatka	Työnantajan maksama työhön liittyvä matka. Käytetään myös termejä: työasiointimatka ja virkamatka. (Liikennevirasto 2012a).
Viisas liikkuminen	Ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisten kulkutapojen valinta, joka myös edistää taloudellisuutta, sujuvuutta, turvallisuutta, ja kohentaa liikkujan terveyttä. (Motiva 2013a).

# 1 Johdanto

Liikkumisen ympäristö- terveellisyys- ja turvallisuusvaikutukset ovat puhuttaneet paljon viimeisten vuosien aikana. Liikkumisen kasvun myötä liikenteen määrät ovat nousseet, ja määrän kasvaessa myös liikkumisen kielteiset vaikutukset ovat lisääntyneet. Tällaisia vaikutuksia ovat muun muassa: liikenteen vaikutus ilmaston muutokseen, liikenteen energiankulutus, pakokaasupäästöjen määrät, liikenteen melu, liikenneonnettomuuksien määrä ja liikenteen ruuhkautuminen (Motiva 2013b). Muutoksessa on tultu tilanteeseen, jossa teknisillä ja rakenteellisilla ratkaisuilla on yhä vaikeampaa ylläpitää ympäristöystävällistä ja turvallista viisasta liikkumista. Toteutettujen ratkaisuiden pohjalle tarvitaankin voimakkaampia keinoja kokonaisvaltaisen liikkumisen edistämiseen. (LVM 2007.)

Liikkumisen ohjaus on vahvasti esille noussut menetelmä ympäristöystävällisen, kustannustehokkaan, terveydellisen ja turvallisen liikkumisen edistämässä. Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisella menetelmällä pyritään vaikuttamaan tämän hetkisiin ja kasvaviin liikenteestä syntyneisiin ongelmiin. Liikkumisen ohjauksen toiminnalle on keskeistä kestävän liikkumisen edistäminen kannustavin toimenpitein. Tarkoituksena ei ole rajoittaa ja estää liikkumista, vaan ohjeistaa, tiedottaa, markkinoida ja neuvoa liikkujia viisaan liikkumisen valintaan. Pyrkimyksenä on kiinnittää liikkujien huomio omiin liikkumisen valintoihin ja valinnoista syntyneisiin vaikutuksiin. (Kiiskilä et al. 2002.)

## 1.1 Työn tausta

Liikkuminen voidaan jakaa karkeasti kahteen osaan: vapaa-ajan liikkumiseen joka kattaa niin asiointimatkat kuin lomamatkat, sekä työmatkaliikkumiseen joka koostuu kodin ja työpaikan välisistä työmatkoista poikkeamat huomioiden ja työajalla tehtävistä työasiamatkoista (Liikennevirasto 2012a). Näistä kahdesta erityisesti työmatkaliikkumiseen kohdistuvia muutoksia on vaikea toteuttaa, sillä työmatkaliikkumiselle on ominaista vakiintuneet tavat, välttämättömyys, pysyvyys, toistuvuus ja tahdosta riippumaton liikkuminen. Tilanteeseen vaikuttaa myös ihmisten asenteet, motivaatio ja tottumukset, jotka heijastuvat suoraan toimintatapoihin liikkumisessa. (LVM 2005b.)

Työmatkaliikkumisen suurimmat kielteiset vaikutukset kohdistuvat turvallisuuteen, sillä työmatkat ovat päivän vaarallisinta aikaa (Peltola & Aittoniemi 2008, Salminen 2008). Vaarallisuutta lisää suuri työmatkojen määrä, sillä joka neljäs matka kohdistuu työhön (Liikennevirasto 2012a). Työ- ja työasiamatkoilla tapahtuvat onnettomuudet kuuluvat työnantajan korvausvastuun alle, jonka vuoksi on tärkeää että työnantajat huomioivat työntekijöidensä turvallista liikkumista. Usein työsuojelutoiminta ei

kuitenkaan ulotu työmatkoihin, eikä liikkumista huomioida turvallisuuden näkökulmasta työnantajan puolelta. (Pöllänen et al. 2003.)

Työturvallisuudelle olisi olennaista työmatkaliikkumisen turvallisuuden ylläpito, ja tähän liikkumisen ohjauksella pystytään ja pyritään vaikuttamaan. Vaikka liikkumisen ohjausta voidaan soveltaa kaikkialla liikkumiseen vaikuttavien toimijoiden keskuudessa, työpaikat ovat näistä yksi keskeisimmistä toimijoista (Motiva 2013e). Yhä useammat organisaatiot ja yritykset ovat pyrkineet edistämään omaa liikkumistaan liikkumissuunnitelmien ja liikkumista tukevien toimenpide-ehdotusten ja tavoitteiden luonnin osalta. Liikkumisen ohjauksen vaikutukset turvallisuuden edistämiseksi ovat selkeästi esiin tulleita mahdollisuuksia, mutta vasta hyvin harva organisaatio käyttää liikkumisen ohjausta keinona liikkumisen turvallisuuden edistämiseksi.

## 1.2 Tavoitteet, rajaukset ja sisältö

Tämän työn tavoitteena on tutkia ja selvittää kuinka liikkumisen ohjauksella voidaan kestävän liikkumisen ohella vaikuttaa liikkumisen turvallisuuteen työpaikoilla, ja kuinka liikkumissuunnitelmia voidaan paremmin hyödyntää työ- ja työasiamatkojen turvallisuuden hallinnan kehittämisessä. Tarkoituksena on tunnistaa keinot joiden avulla liikkumisen ohjauksella voidaan vaikuttaa tehokkaammin työ- ja työasiamatkojen turvallisuuteen, sekä kerätä keskeisimpiä liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä, jotka vaikuttavat turvallisuuden lisääntymiseen.

Työn tutkimusongelmana on epätietoisuus liikkumisen ohjauksen kokonaisvaltaisesta vaikutuksesta turvallisuuteen. Vaikka on selvää, että liikkumisen ohjauksella saavutetaan liikkumisen turvallisuutta, nähdään liikkumisen ohjauksen ja liikkumisen turvallisuuden välillä ristiriitoja. Tarkoituksena on syventyä myös ristiriitojen selvittämiseen, sekä saada selville kuinka ristiriidat ilmenevät liikkumisen ohjauksen kehitystyössä.

Työ pohjautuu Pirkanmaan sekä Pohjois-Savon elinkeino- liikenne ja ympäristökeskuksessa (ELY-keskus) toteutettujen liikkumisen ohjaustyön hankkeisiin, sekä toteutettuihin asiantuntijakyselyihin. Työssä on rajauduttu tarkastelemaan työmatkaliikkumisen ohjauksen keinoja ja mahdollisuuksia Suomessa, jonka vuoksi tarkempaa ulkomaiden liikkumisen ohjauksen tilaa turvallisuuden näkökulmasta ei ole selvitetty.

ELY-keskusten hankkeissa tarkastellaan kokonaisvaltaisesti liikkumisen ohjausta nykytilanteen selvityksen, henkilöstökyselyn ja liikkumissuunnitelman toimenpide-ehdotusten luonnin osalta. Vaikka työssä keskitytään työmatkojen liikkumisen ohjaukseen, niin myös organisatorisiin, kiinteistöön kohdistuviin tekijöihin, sekä työmatkaliikkumiseen on haluttu puuttua, jotta liikkumisen edistäminen voidaan nähdä kokonaisvaltaisesti. Lisäksi työmatkaonnettomuuksien ja läheltä piti tilanteiden määrä on selvitetty, kuten myös työntekijöiden asennetta turvallisuuteen ja turvallisuuskäyttäytymiseen.

Asiantuntijakyselyn avulla on pyritty selvittämään pintapuolisesti kuinka suuri vaikutus liikkumisen ohjauksella on liikkumisen turvallisuuden lisääntymiseen, ja kuinka liikkumisen ohjausta voidaan paremmin hyödyntää yritysten työsuojelutoiminnassa. Tarkoituksena on myös selvittää onko liikkumisen ohjaus edes oikea keino turvallisuuden edistämiseksi ja mihin suuntaan liikkumisen ohjauksen kehitystyön pitäisi jatkaa turvallisuuden näkökulmasta.

### **1.3 Työn rakenne**

Työ jakaantuu rakenteellisesti kolmeen osaan. Ensimmäisessä osassa tarkastellaan teoreettisella tasolla kirjallisuustutkimuksena työ- ja työasiamatkojen turvallisuutta, sekä liikkumisen ohjausta ja siihen kohdistuvaa toimintaa työpaikalla.

Toisessa osassa käsitellään Pirkanmaan ja Pohjois-Savon elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksessa toteutettuja liikkumisen ohjaustöitä. Liikkumisen ohjaustyöt toteutettiin liikkumissuunnitelmien laatimisella, joita varten kohdepaikoilla tarkasteltiin työ- ja työasiamatkojen nykytilaa sekä erilaisten ohjauskeinojen hyväksyttävyyttä henkilöstökyselyn kautta keväällä 2013. Lisäksi työpaikoilla toteutettiin kiinteistöjä koskevat auditoinnit, sekä liikkumista koskevien käytäntöjen selvitys.

Kolmannessa osassa käsitellään työn puitteissa toteutettuja asiantuntijakyselyitä. Kyselyt ovat kohdistettu liikkumisen ohjauksen ja liikkumisen turvallisuuden parissa työskenteleville viranomaisille sekä konsulteille.

## 2 Työ- ja työasiamatkojen turvallisuus

### 2.1 Työ- ja työasiamatka

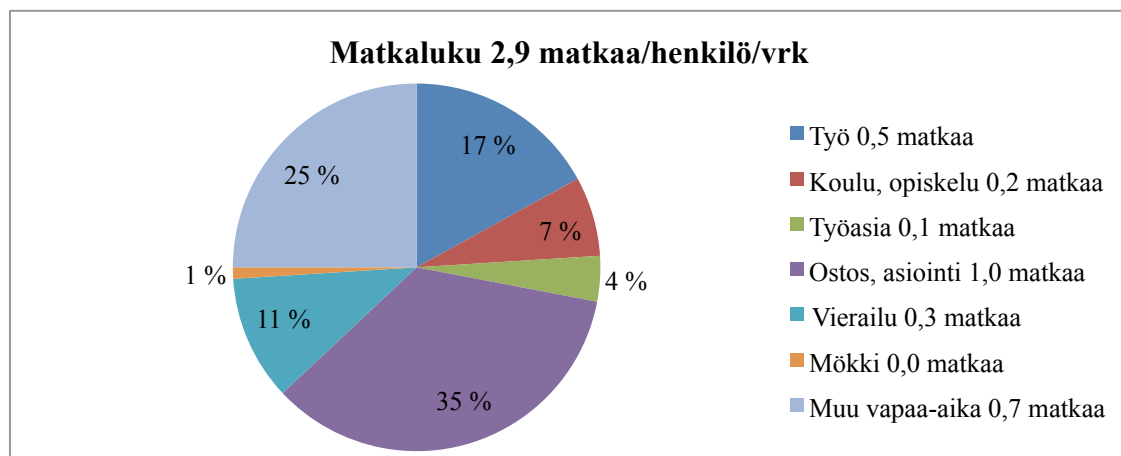
Työhön liittyvästä liikkumisesta puhutaan monella eri käsitteellä. Työmatka, työasiamatka, työasiointimatka, työliikenne, työmatkaliikenne, työasiointiliikenne ja virkamatka ovat käsitteinä paljon käytettyjä, mutta termien käyttö ja rajausta saattaa vaihdella hyvinkin paljon. Keskeisimmät käsitteet ovat kuitenkin työmatka ja työasiamatka, joita myös tässä työssä käytetään. Työmatkalla tarkoitetaan kodin ja työpaikan välistä matkaa, johon huomioidaan säännölliset poikkeamat, kuten kaupassa käynti ja lasten haku hoidosta. Työasiamatkalla tarkoitetaan työnantajan kustantamia työhön liittyviä matkoja. Matka voi alkaa suoraan kotoa, tai vasta työpaikalta. Työliikenne on yleistermi kaikkeen työhön liittyvään matkaan, ja se sisältää molemmat edellä mainitut matkat. Työliikenteen termiä voidaan kuitenkin kohdistaa erikseen koskemaan joko työmatkaa (työmatkaliikenne) tai työasiamatkaa (työasiointiliikenne). (Liikenneturva 2002.) Virkamatkalla tarkoitetaan yleisesti työasiointimatkaa, ja se on yleisemmin käytetty termi virkamiesten keskuudessa.

Työ- ja työasiamatkoille on ominaista niiden omaleimaisuus. Erilaisia työmatkoja on yhtä paljon kuin on työpaikkoja ja työntekijöitä. Työ- ja työasiamatkaan vaikuttavia tekijöitä on lukuisia, kuten työpaikan ja kodin sijainnit, matkojen välinen liikennejärjestelmä, alueen asumistiheys, perhe, harrastukset, palvelujen sijainnit ja niin edelleen. Omaleimaisuuden lisäksi työmatkat ovat yleensä pysyviä ja toistuvia. Työpaikan ja kodin välinen matka pysyy samana lukuun ottamatta muuttoa ja poikkeusjärjestelyjä, kuten teiden kunnossapitotöitä. Opittuja tottumuksia on myös vaikea korvata toisella, joten mikäli matkansa kulkee autolla, tavasta poikkeaminen on vaikeaa. (Pöllänen et al. 2003.)

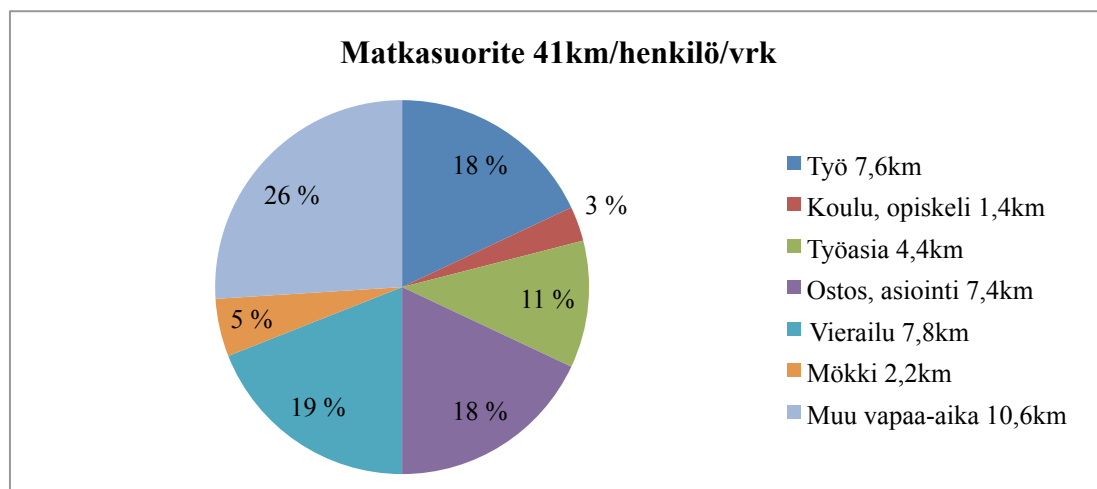
#### 2.1.1 Liikennesuoritteet työ- ja työasiamatkoilla

Viimeisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan, työmatkoihin (kodin ja työpaikan väliseen matkaan) käytetään keskimäärin 44 minuuttia päivän aikana. (Liikennevirasto 2012a). Luku on kuitenkin suuntaa antava, sillä työmatka-ajat vaihtelevat suuresti Suomen sisällä. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla matkaan joutuu käyttämään jopa 20 minuuttia lisää vuorokaudessa (Luoma 2011). Työasiamatkojen osalta keskimääräinen matka-aika on 39 minuuttia (Liikennevirasto 2012a). Erityisesti työasiamatkoissa on hyvä huomioida, että suoritettavat matkat kohdistuvat tiettyihin työmuotoihin, joten niiden vertailu tulee aina tutkia yritys- ja tapauskohtaisesti. Joissakin tapauksissa matkamäärät saattavat nousta roimasti keskiarvosta, kun taas vastaavasti määrät voivat olla huomattavasti pienempiä.

Suomessa tehdään päivittäin 2,9 matkaa henkeä kohden. Työhön ja työasiaan liittyviä matkoja tehdään 0,6, joten sen prosentuaalinen osuus koko liikennesuoritteesta on 21 prosenttia. Matkasuoritteena työ- ja työasioiden osuus on 29 prosenttia, joka vastaa 12km/henkilö/vrk. (Liikennevirasto 2012a.) Matkasuoritteiden ja matkaluvun osuutta on käyty tarkemmin läpi kuvassa 2.1 ja 2.2.



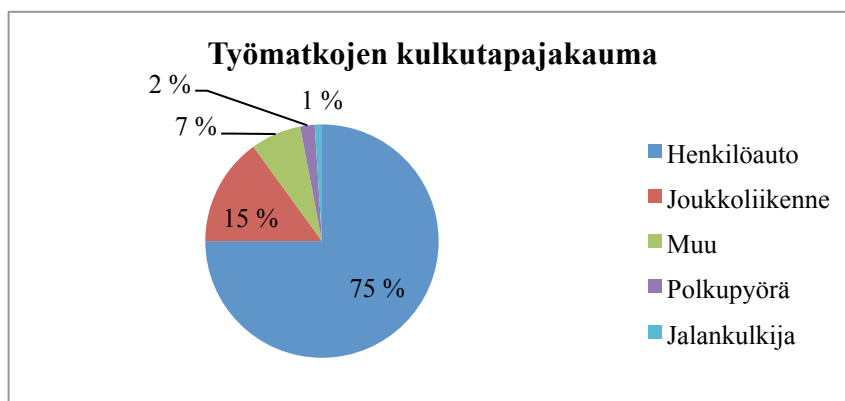
Kuva 2.1 Kotimaan matkalukuosuudet matkan tarkoituksen mukaan (Liikennevirasto 2012a)



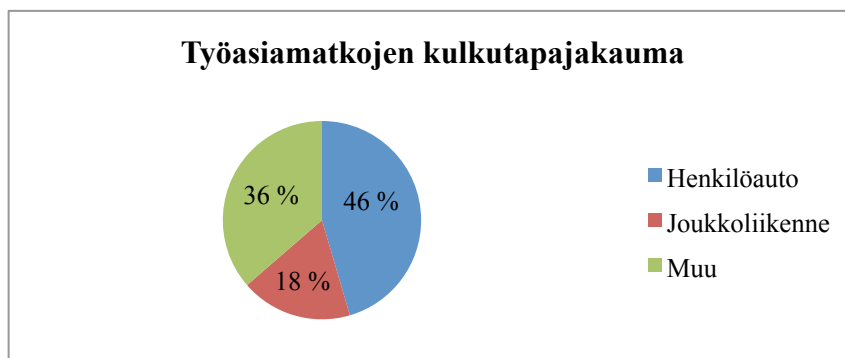
Kuva 2.2 Kotimaan matkasuoriteosuudet matkan tarkoituksen mukaan (Liikennevirasto 2012a)

Työhön liittyvien matkojen määrät ovat hiukan laskeneet aikaisempiin tutkimuksiin verrattaessa, mutta samalla työmatkat ovat keskimäärin entistä pidempiä. Muutokset työmatkojen keskipituudessa ovat seurausta pääasiassa työvoiman keskittymisestä suuriin kaupunkeihin ja näiden lievealueille, sekä työn luonteen muuttumisesta. (Liikennevirasto 2012a.) Osuus vaihtelee alueellisesti jonkin verran, sillä työssäkäyntialueiden laajuus ja yhdyskuntarakenteen erot vaihtelevat eri kaupunkiseuduilla. Työmatkat ovat pisimpiä pääkaupunkiseudulla, jossa työssäkäyntialue on Suomen laajin. (Pöllänen et al. 2003.)

Suurin osa työhön liittyvistä matkoista tehdään henkilöautolla, jonka osuus kokonaissuoritteesta työmatkoilla on noin 75 prosenttia ja työasiamatkoilla 45 prosenttia. Kuljetapojen käytön osalta työ- ja työasiamatkoissa on havaittavissa aikaisempaan verrattaessa, että jalankulku ja pyöräily ovat kokonaisuudessaan vähentyneet. (Liikennevirasto 2012a, s.13.) Kuvissa 2.3 ja 2.4 on esitetty kuljetapajakauma valtakunnallisesti kaikkien liikennemuotojen osalta työmatkoilla ja työasiamatkoilla.



Kuva 2.3 Kotimaan työmatkojen vuorokauden matkasuoritteiden kuljetapajakauma (Liikennevirasto 2012a, s.33)



Kuva 2.4 Kotimaan työasiamatkojen vuorokauden matkasuoritteiden kuljetapajakauma (Liikennevirasto 2012a, s.33)

Kuljetapajakaumalle on myös ominaista alueelliset erot. Suuremmissa kunnissa joukkoliikenteen edellytykset ovat huomattavasti paremmat kuin haja-asutusalueilla ja maaseudulla. Eroja löytyy myös matkojen ja tieyhteyksien osalta. (Pöllänen et al. 2003.)

## 2.2 Liikenneonnettomuudet työ- ja työasiamatkoilla

Vuonna 2011 palkansaajille sattui työpaikalla 31,3 tapaturmaan miljoonaa työpaikalla käytettyä tuntia kohden. Kaikkiaan palkansaajille ja vapaaehtoisesti vakuutetuille yrittäjille sattui työpaikoilla 114924 tapaturmaa ja työmatkoilla 23341 tapaturmaa. Vuonna 2010 kaikissa työtapaturmissa kuoli yhteensä 51 henkilöä, joista 33 työpaikkatapaturmassa ja 18 työmatkatapaturmassa (TVL 2012b).

Työhön liittyvän liikenneonnettomuuden riski vaihtelee sen mukaan, miten paljon henkilö joutuu työnsä aikana olemaan liikkeessä. Miesten osuus työaikana ajetuista kilometreistä on 76 %, ja heidän osuutensa työliikenteessä ajetuista kolareista olikin viisi kuudesosaa. Naisten todennäköisyys loukkaantua on kuitenkin suurempi, sillä onnettomuuteen joutuneista naisista kaksi kolmasosaa loukkaantui, kun puolestaan miehistä vastaavasti vain puolet. Tämä on osaltaan selitettävissä kulkutapajakauman osalta, sillä naisten työmatkoihin liittyy useammin kävelyä. Työnkuvan, liikkumisen määrän ja valitun kulkumuodon lisäksi todennäköisyyteen joutua onnettomuuteen vaikuttaa niin henkilökohtaiset tekijät kuten ikä, sukupuoli ja siviilisäätö sekä ympäristölliset tekijät kuten vuodenaika, vuorokaudenaika, sää ja liikennejärjestelmä. (Pöllänen et al. 2003, Salminen 2000, Salminen & Lähdeniemi 2002)

Liikenteen ja muiden toimijoiden turvallisuuden vertailuissa (Peltola & Aittoniemi 2008) on todettu, että kuljettu kilometri on selvästi vaarallisinta suojaamattomissa kulkumuodoissa, kuten moottoripyöräilyssä, mopoilussa, kävelyssä ja polkupyöräilyssä. Turvallisimmin kilometrin kulkee lentäen, junalla tai linja-autolla. Kun turvallisuutta tarkastellaan ajallisesti, liikenteessä vietetty tunti on turvallisinta junassa, linja-autossa tai jalankulkijana. Liikkumisen turvallisuudessa on kuitenkin hyvä huomioda, että eri kulkumuodoilla on vaikutuksia myös muiden kulkumuotojen turvallisuustilanteeseen. Onnettomuuksissa, joissa on osallisena joku kevyen liikenteen edustaja, kuolemat tapahtuvat tyypillisesti kevyen liikenteen osapuolelle. (Peltola & Aittoniemi 2012.)

### **2.2.1 Työtapaturmatilastointi**

Työtapaturmatilastoissa työtapaturmat jaetaan työpaikka- ja työmatkatapaturmiin. Työpaikkatapaturma on sattunut työpaikalla tai sen alueella tai varsinaisen työpaikan ulkopuolisessa työkohteessa. Työmatkatapaturma on sattunut puolestaan matkalla asunnosta työpaikalle tai päinvastoin. Työasiamatkoilla tapahtuneet onnettomuudet tilastoidaan työpaikkatapaturmiksi, joten niitä ei käsitellä tilastoissa erikseen. (TVL 2012a.)

Työtapaturmiksi tilastoidaan Suomessa sellaiset tapaukset, joista on maksettu korvauksia tapaturmavakuutuksen perusteella. Lakisääteisen vakuuttamisvelvollisuuden takia kaikki työsuhteessa olleille korvatut työtapaturmat on huomioitu. Työssä sattuneiden tapaturmien varalle otetun vapaaehtoisen tapaturmavakuutuksen kautta mukana on myös yrittäjille sattuneita tapaturmia. Osa seurauksiltaan vähäisempi tapaturma jää tilastojen ulkopuolelle, sillä niitä ei aina ilmoiteta vakuutusyhtiöön. (TVL 2012a.)

### **2.2.2 Liikenneonnettomuuksien tilastointi**

Liikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa on kirjavaa. Tilastointi pohjautuu poliisin ja vakuutusyhtiöiden keräämiin tietoihin. Vakuutusyhtiöiden vahinkotilastoja ja tutkijalautakunta-aineistosta koottava onnettomuusrekisteriä ylläpitää Liikennevakuutuskeskus. Tämän lisäksi Tilastokeskus ja Liikennevirasto (aikaisemmin Tiehallinto) ylläpitävät omia valtakunnallisia tilastojaan poliisin tietoihin pohjautuen, sekä Liikenneturva laatii analyysejä ja tilastoraportteja Tilastokeskuksen tietojen



perusteella. Vaikka tilastot eivät kerro koko totuutta liikenteen turvallisuudesta ja varsinkaan sen kokemisesta, ovat ne tärkeä työkalu toimenpiteiden suunnittelussa ja kohdentamisessa sekä liikenneturvallisuuden yleiskehityksen ja liikenneturvallisuustyön vaikutusten seurannassa. (LVM 2005a.)

Liikenneonnettomuuksia tilastoidaan kattavasti niin onnettomuustyyppien, olosuhteiden, seurausten ja osallisten osalta. Onnettomuudet jaetaan yleisesti seurausten mukaan joko henkilövahinkoihin johtaneisiin tai aineellisiin vahinkoihin johtaneisiin onnettomuuksiin. Henkilövahinko-onnettomuudet jaetaan kuolema- ja loukkaantumisonnettomuuksiin. (Tilastokeskus 2013.)

Erilaisia liikennemuotoja vertailevia tutkimuksia on tehty hyvin vähän (Reiman et al. 2012). Liikenteessä tapahtuvia onnettomuuksia onkin hyvin vaikea vertailla keskenään, sillä onnettomuuksien määritelmässä sekä niiden tilastoinnissa on huomattavia eroja liikennemuotojen välillä. Tämän vuoksi vertailut tehdään pääasiassa kuolemantapausten vertailuna. (Peltola & Aittoniemi 2008). Maija Luoma (Luoma 2011) esittää diplomityössään, että liikenneonnettomuuksia tulisikin vertailla kokonaismatka-aikaan nähden. Näin eri vuosien onnettomuuksia vertailtaessa kokonaismatka-aika antaisi pysyvämpiä aineksia tarkasteluun kuin kokonaissuorite.

## 2.3 Työliikenteen riskit

Liikenne on erilaisten liikkujien välistä vuorovaikutusta. Onnistunut vuorovaikutus perustuu yhteisten sääntöjen noudattamiseen sekä siihen, että tarkkaillaan muiden aikeita ja kokonaistilanteen etenemistä. Tapaturmattoman liikenteen edellytys on, että liikkujat tunnistavat riskit ja pyrkivät toimimaan turvallisesti. (Liikennevirasto 2002.)

Työmatkaliikenne on yhtä vaarallista kaikille liikkujille riippumatta ammatista tai työtehtävistä. Samat liikenteen riskit uhkaavat niin toimistossa kuin teollisuudessa työskentelevää. Ainoastaan käytetty kulkumuoto ja liikenteessä vietetty aika vaihtelevat ammateittain. Yleisesti liikenteen turvallisuusriskit liittyvät liikkujiin, kulkuvälineisiin, liikenneympäristöön ja liikkumisolosuhteisiin. Työ- ja työasiamatkojen osalta vaaroja voi piillä myös tiukoissa aikatauluissa, työtehtävien aiheuttamissa paineissa ja matkan tuttuudessa. (Liikenneturva 2002, Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009.) Vaarat voivat liittyä joko yhteen tekijään tai samanaikaisesti useampaan.

### 2.3.1 Liikkuja

Kuten jo aikaisemmin tuli esille, tapaturmattoman liikenteen edellytys on riskien tunnistaminen ja pyrkimys toimimaan turvallisesti. Jotta liikkuminen olisi turvallista, on erityisen tärkeää, että liikkuja tiedostaa vaarat ja toimii turvallisen liikenteen edellyttämällä tavalla. (Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009.)

Suuri vaikutus liikenneturvallisuuteen piilee käyttäytymisessä ja asenteissa. Turvalaitteiden piittaamattomuus ja käyttämättömyys johtaa useisiin kuolemiin ja loukkaantumisiin, ja suuri osa onnettomuuksista, vammautumisista ja kuolemantapauksista olisi estettävissä turvavarusteiden käytöllä. Erityisen tärkeää olisi

käyttää kypärää, heijastinta, turvavyötä, hands free -laitetta ja liukuesteit, joiden käyttö vaikuttaisi lukuisiin onnettomuuksiin. Liikkujan tulisi myös tunnistaa oman kulkuvälineensä ohjauksen voimat sekä niiden toiminnat erilaisissa tilanteissa, jotta voi omalla käytöksellään vaikuttaa paremmin turvalliseen liikkumiseen. (Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009.)

Liikenteessä selviytyminen edellyttää virkeyttä. Väsymys heikentää keskittymiskykyä ja hidastaa reagoitua. Väsynyt kulkija tekee enemmän virheitä, ja hän myös joutuu useammin vaaratilanteisiin ja onnettomuuksiin kuin virkeä liikkuja. Lääkkeiden ja alkoholinvaikutuksen alaisena ajaminen on pääasiassa kielletty, mutta ne vaikuttavat negatiivisesti myös muihin liikkumisen muotoihin heikentämällä havainnointikykyä ja moninkertaistamalla väsymyksen tunnetta. (Liikenneturva 2008.) Myös muut terveydentilaa heikentävät tekijät, kuten sairaudet, ovat liikenteen riskitekijöitä (Salminen & Lähdeniemi 2002).

Väsymyksen ohella kiire on huomattava vaaratilanteita aiheuttava tekijä. Kiire myötävaikuttaa onnettomuuksien syntyyn niin autoilijoilla, kävelijöillä ja pyöräilijöillä. Kiireessä liikkumisnopeudet nousevat helposti ja moni tärkeä asia jää huomaamatta. Erityisesti virheiden määrä kasvaa kiireen seurauksena. (Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009.) Jotta kiireeltä voitaisiin välttyä, on hyvä ennakkoon suunnitella oma matkansa ja ajoreittinsä, sekä huomioida liikkumiseen vaikuttavat tekijät kuten sää, keli, ruuhkat ja pysäköintimahdollisuudet.

### **2.3.2 Kulkuväline**

Jokaisen kulkumuodon kulkuväline on erilainen, ja eroja kulkuvälineissä löytyy myös saman kulkumuodon sisältäkin. Vaikka liikkuajalla on viimekädessä vaikutus turvalliseen liikkumiseen, on kulkuvälineellä suuri vaikutus onnettomuuksien seurauksien suuruuteen ja syntyviin vaikutuksiin. Mahdollisen onnettomuuden törmäyksen tuhot ja henkilövahingot ovat sitä suuremmat, mitä kovempi massa ja nopeus kulkuvälineellä saavutetaan (Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009). Erityisesti moottoriajoneuvoilla liikkuvien on tiedostettava, että heillä on ohjauksessaan suuret voimat, ja onnettomuustilanteissa vaikutukset ulkopuolisiin ovat kohtalokkaita. Ajoneuvon huono kunto voi myös vakavoittaa syntyviä seurauksia (Liikenneturva 2002).

Kulkuneuvoihin on nykyään mahdollista asentaa lukuisia erilaisia kuljettajan toimintaa helpottavaa tekniikkaa, kuten lukkiintumattomat jarrut (ABS), ajonvakausjärjestelmä (ESC), ja navigaattori. Nämä tekniikat auttavat kuljettajaa eri tilanteissa, ja lisäävät osaltaan turvallista liikkumista. On kuitenkin hyvä muistaa, että turvallisuus riippuu aina viime kädessä ihmisen omasta toiminnasta ja valinnoista liikenteessä. Joissakin tilanteissa lisälaitteilla saattaa olla vain turvallisuutta vaarantava vaikutusta, kun tekniikkaa hyödyntämällä kuljettaja ajaa holtittomammin ja lisää ajonopeuttaan. Tekniikka antaa myös ristiriitaisia vaikutuksia, sillä esimerkiksi hands freen tai navigaattorin käyttö parantaa turvallisuutta, kun kuljettaja voi keskittyä vain ajamiseen, mutta samanaikaisesti vie autoilijan huomiota muualle kuin itse

liikkumiseen. Työliikenteessä tulisikin pyrkiä siihen, ettei kuljettajan tarvitsisi puhua puhelimeen ajon aikana. (Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009) Tekniikan käyttö voi myös luoda pelkästään turvallisuutta, kuten alkolukko, joka estää ajamisen henkilöltä joka siihen ei ole kykeneväinen.

### **2.3.3 Liikenneympäristö**

Liikenneympäristön ja liikkumisolosuhteiden turvallisuudella on merkittävä vaikutus liikkumisen turvallisuuteen, ja sen vaikutukset ulottuvat kaikkiin käyttäjiin niin autoilijoista kävelijöihin, pyöräilijöihin ja joukkoliikenteen käyttäjiin. Liikenneympäristön vaaranpaikkoja saattaa olla useita kuten myös riskityyppejä, mutta yleisesti merkittävimmät ovat enemmän esillä ja kaikkien tiedossa. Liikenneympäristön riskejä voivat olla esimerkiksi puutteellisissa kunnossa olevat tiet ja yhteydet (puutteelliset tienylitykset kohdat, heikko valaistus, väärä ajoneuvonopeus, puutteellinen liikennejärjestely risteyksessä), heikko kunnossapito (hiekoituksen tai aurauksen puute, huonokuntoinen ja kuoppainen tie) heikko joukkoliikennejärjestely (pysäkkien väärä sijainti, heikko ja turvaton kulkuyhteys pysäkille, väärin mitoitettu aikataulutusta ja vuoroväli) tai kiinteistöön kohdistuvia puutteita (puutteellinen talvikunnossapito, parkkialueen ilkeä, parkkialueen järjestely). (Alhrot & Pöllänen 2011.)

### **2.3.4 Liikkumisolosuhteet**

Olosuhdetekijät ovat usein onnettomuuden myötävaikuttava tekijä (Liikenneturva 2002). Yleisimmät liikkumisen olosuhteet ovat sää, keli ja ruuhkat Nämä ovat tekijöitä joita ei voida kokonaisuudessaan poistaa, mutta joihin voidaan varautua ja ennakoida. (Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009.) Ongelmat korostuvat erityisesti talviaikaan, sekä ruuhkaliikenteessä.

Talviaikainen liukkaus on yksi suurimmista liikkumisolosuhteiden riskeistä työmatkoilla, sillä liukastuminen ja kaatuminen ovat yleisiä ongelmia talvella, ja ne voivat aiheuttaa vammoja, jotka johtavat pitkiinkin poissaoloihin töistä. (Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009.) Kuukausista vaarallisimmat ovatkin marraskuu ja maaliskuu, jolloin erityisesti sattuu jalankulkuvahinkoja. (Liikenneturva 2002.)

Usein työmatka on aikataulusidonnaista, ja matkat ajoittuvat pääasiassa klo 7-9 aamulla ja 15-17 iltapäivällä. Tämä aiheuttaa osaltaan ruuhkaa erityisesti suuremmissa kaupungeissa. (Liikenneturva 2002) Ruuhkissa liikenne myös hidastuu ja perille ehtimisen paineet kasvavat, jolloin vaaratilanteiden määrä ja vahinkoriskit kasvavat erityisesti silloin, jos lisäksi on pimeää ja huono keli. (Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009)

### **2.3.5 Työliikenteelle ominaiset piirteet**

Kaikista riskeistä neljä merkittävintä riskitekijää työ- ja työasiamatkoilla ovat kiire, työasioiden ajattelu, matkapuhelimen käyttö ja väsymys. Ylinopeus on merkittävin kolaririskiä lisäävä tekijä liikenteessä, ja sillä on myös vaikutusta kuljettajan stressiin, joka osaltaan lisää riskiä. Väsymys on toinen keskeinen riskitekijä, sillä väsymyksen on arvioitu olevan osatekijä joka kuudennessa kuolonkolarissa. Vaikka väsymys usein

rinnastetaan raskaan liikenteen ammattikuljettajiin, on se suurempi ongelma henkilöauton kuin raskaan kaluston kuljettajilla. (Salminen & Lähdeniemi 2002.) Työmatkan ongelmaksi voi muodostua myös sen tuttavuus. Tuttu ympäristö ja reitti alentavat valppautta eikä liikenteen vaaratekijöihin kiinnitetä huomiota samalla tavalla kuin muilla matkoilla. (Liikenneturva 2002.)

Yleisten liikenneonnettomuuksien ja työliikenneonnettomuuksien osalta on nähtävissä joitakin eroavaisuuksia. Yleisliikenteessä suurin riskiryhmä on nuoret miehet, mutta työliikenteessä vastaavasti yli 50-vuotiaat henkilöt. Auto-onnettomuudet työ- ja työasiamatkoilla tapahtuvat enemmän samaan suuntaan ajavien autojen kesken, kuin vastakkaisen liikenteen kanssa. Yksittäisen auton onnettomuuksia tapahtuu myös harvemmin. Kiire ja matkapuhelinten käyttö ovat huomattavasti voimakkaampia riskitekijöitä työliikenteessä kuin vapaa-ajalla. (Salminen & Lähdeniemi 2002.)

## **2.4 Onnettomuuksien ja tapaturmien seuraukset**

Työtapaturmien seuraukset voivat olla hyvinkin erilaisia: eripituisista sairauspoissaoloista työkyvyn heikkenemiseen, työstä pois jääntiin ja pahimmassa tapauksessa kuolemaan. Vaikka onnettomuus ei aiheuta suoraan henkilövahinkoa voi tapaus koskettaa traumaattisesti pitkään, jonka vaikutukset ulottuvat työhyvinvointiin ja työssä jaksamiseen (Ojala 1995).

Onnettomuuksien vaikutukset voivat olla yritykselle sekä suoria että epäsuoria. Kuitenkin noin joka sadas työpaikkatapaturma aiheuttaa alle kuukauden mittaisen sairauspoissaolon. Työliikenneonnettomuudet kohdistuvat myös usein parhaassa työiässä olevaan työvoimaan ja mahdollisesti yrityksen avainhenkilöihin, sillä he tekevät muita työntekijöitä useammin työasiamatkoja (Liikenneturva 2002).

Liikennetapaturmat tulevat kalliiksi yritykselle, sillä ne ovat useimmiten vakavampia ja 2-6 kertaa kalliimpia kuin työpaikalla sattuvat tapaturmat. Niiden johdosta menetetään moninkertaisesti enemmän työpäiviä kuin muissa tapaturmissa. (Liikenneturva 2002.) Kustannuksia lisäävät poissaolojen ja tuotannollisten kulujen lisäksi hallinnolliset kulut, sairaanhoidon kulut, kuntoutuksen tarve, mahdollinen uudelleen koulutus ja toimintaympäristön muutoksen luomat kustannukset. (Hiltunen 2006.)

## **2.5 Liikenneturvallisuuden hallinta yrityksissä ja organisaatioissa**

Työ- ja työasiamatkojen liikenneturvallisuus on yrityksen työturvallisuuden kannalta yksi keskeisimmistä asioista. Kuitenkaan yrityksissä ei tehdä työmatkoihin tai työasiamatkoihin kohdistuvaa aktiivista turvallisuustyötä, ja usein nämä matkat jäävätkin yrityksen turvallisuusjärjestelmän ulkopuolelle. Sattuneita tapaturmia ei tutkita samalla tavalla kuin muita työtapaturmia, eikä yrityksessä ole juurikaan käytössä menetelmiä oman ulkoisen liikenteen arviointiin. (Pöllänen et al. 2003.)

Työturvallisuuslain mukaan työnantajan on tarpeellisilla toimenpiteillä velvollinen huolehtimaan työntekijöiden turvallisuudesta ja terveydestä työssä. Työnantaja on otettava huomioon työhön, työolosuhteisiin ja muuhun työympäristöön, samoin kuin työntekijän henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät seikat. (Aluehallintovirasto, työsuojeluhallinto 2013.)

Vuosituhanen vaihteessa on toteutettu useita hankkeita, joissa on haettu keinoja liikenneturvallisuuden liittämiseksi työsuojeluun (Liikenneturva 2002, Pöllänen et al. 2003). Kokeilut ovat osoittaneet, että ongelma on usein ollut jäykissä ajattelutavoissa ja asenteissa. Työliikenteen kytkemiseksi työsuojeluun löytyy helposti toteutettavia ja arkipäivän toimintaan soveltuvia keinoja. (Liikenneturva 2002.)

Työliikenteen onnettomuuksia voidaan vähentää riskiarvoja pienentämällä. Suurin vaikuttava tekijä on vähentää turhia ja tarpeettomia matkustuksia. Keinoja ovat myös kulkutavan vaihtaminen, ajamisen välttäminen epäsuotuisissa olosuhteissa, ajotuntien rajoittaminen sekä aikataulujen laadinta olosuhteet huomioonottaen. (Pöllänen et al. 2003.) Työn organisoinnilla ja esimerkiksi työaikajoustoilla voidaan vähentää väsymyksestä johtuville riskeille altistumista liikenteessä (Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009).

Turvalliset käytännöt on helppo jokaisen omaksua, kun työyhteisö näyttää hyvää esimerkkiä. Esimerkiksi työntekijöille voidaan lahjoittaa heijastimia, pyöräilykypäriä ja liukuesteitä tai tarjota niitä ostettavaksi edulliseen hintaan. (Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009.)

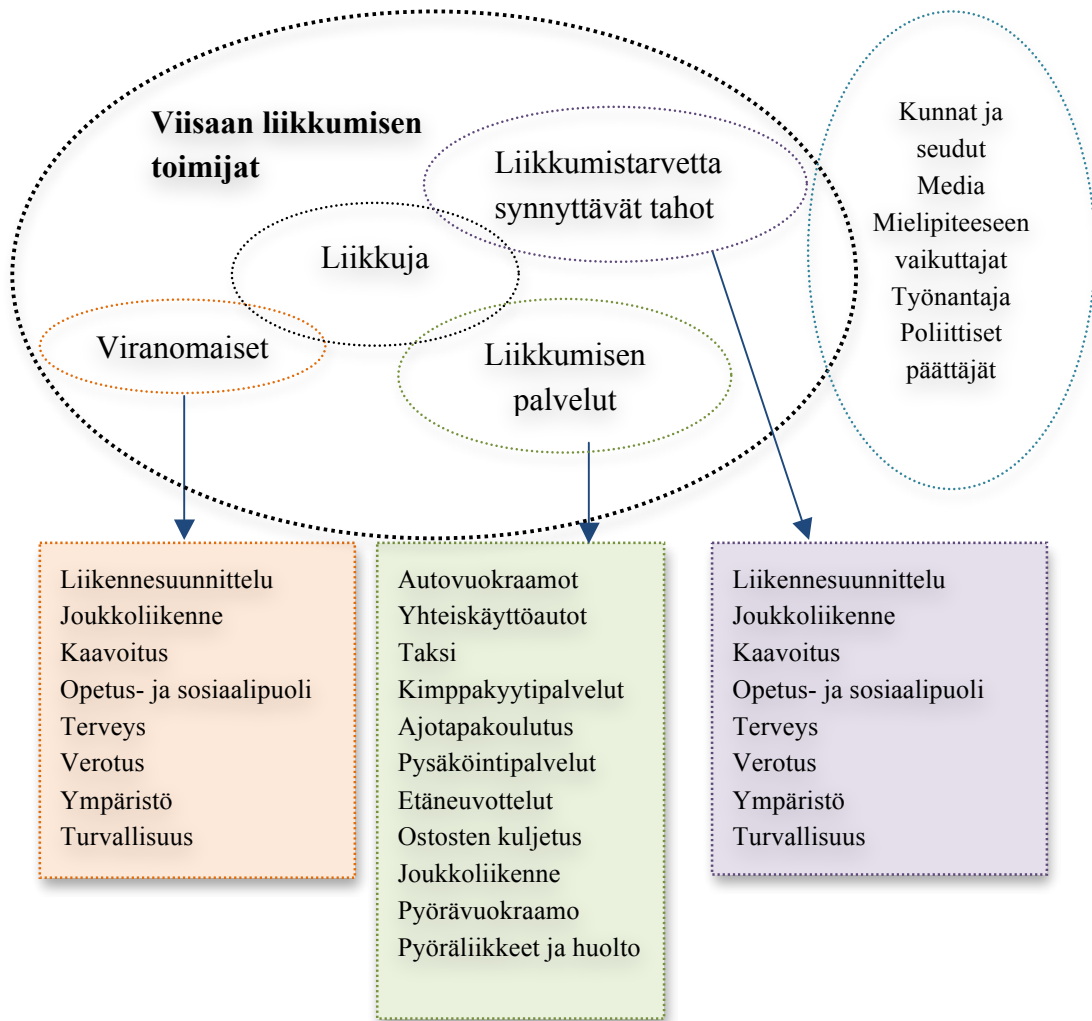
### 3 Liikkumisen ohjaus

Liikkumisen ohjaus (englanniksi: Mobility Management) on kestävä liikenteen mukainen ajattelumalli, jolla pyritään pehmeiden ja kannustavien toimenpiteiden avulla vaikuttamaan liikenteen kysyntään, suuntautumiseen ja kulkutavan valintaan (LVM 2005b). Liikkumisen ohjauksen avulla pyritään tyydyttämään eri ryhmien liikkumistarpeet sosiaalisesti, ympäristöystävällisesti ja taloudellisesti, eli kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti. (Kiiskilä et al. 2002) Käytännössä tämä tarkoittaa kestävämpien kulkumuotojen, kuten kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen, autojen yhteiskäytön, kimppakyytien ja taloudellisen ajotavan kannustamista ja tukemista.

Keskeisenä tavoitteena liikkumisen ohjauksessa on pyrkiä parantamaan ihmisten saavutettavuutta ja hillitsemään liikenteen kasvua. Kokonaisuudessaan liikkumisen ohjauksen avulla voidaan vaikuttaa ihmisten asenteisiin, tottumuksiin, taloudellisuuteen, terveellisuuteen, turvallisuuteen ja ympäristöystävällisyyteen. Näihin tavoitteisiin pyritään perinteisesti pääsemään käyttämällä tehokkaasti hyväksi liikennepolitiikan keinoja, kuten olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria ja maankäytön suunnittelua. Liikkumisen ohjaus ajattelumallin avulla tavoitteisiin hakeudutaan kuitenkin erilaisin kannustavin toimenpitein. Kannustaviin toimenpiteisiin päästään markkinoinnin ja palvelujen kehittämisen avulla, sekä pehmeiden toimenpiteiden kautta (LVM 2005b Motiva 2013d). Pehmeät toimenpiteet perustuvat yleisesti informaatioon, kommunikaatioon, organisointiin, koordinaatioon ja edistämistä vaativiin tekijöihin (Kiiskilä et al. 2002). Parhaiten tuloksiin kuitenkin päästään kokonaisvaltaisella toiminnalla, jossa liikkumisen ohjaus otetaan mukaan perinteisten keinojen verkostoon.

Liikkumisen ohjaus on muihin perinteisiin keinoihin verrattuna tehokas, edullinen ja helposti hyväksyttävissä oleva keino, sillä liikkumisen ohjauksessa korostuvat pääasiassa kannustavat ja informatiiviset keinot. Raja liikkumisen ohjauksen ja muiden liikennepolitiikan keinojen välillä ei kuitenkaan ole tarkka, ja usein liikkumisen ohjauksen toimenpiteissä liikutaankin liikennepolitiikan puolella kuten matkustussääntöjen luomisessa, pysäköinnin ohjauksessa ja sen hinnoittelussa työpaikalla. (Motiva 2013c.)

Liikkumisen ohjausta voidaan käyttää kaikissa eri liikkumisen muodoissa, niin henkilöliikenteessä, tavaraliikenteessä, kuin vapaa-ajan liikkumisessa ja työliikenteessä. Liikkumisen ohjaukseen panostaminen on julkisen sektorin vastuulla, mutta ohjauksen keskeinen tavoite on saada eri toimijat vaikuttamaan esimerkiksi omien työntekijöidensä tai asiakkaittensa liikkumista (Motiva 2013d). Kuvassa 2.1 on kuvattu viisaan liikkumisen eri toimijoita, ja heidän vuorovaikustaan toimijakentässä.



**Kuva 3.1** Viisaan liikkumisen toimijakenttä (mukaillen: Motiva 2013d).

Liikkumisen ohjaus onkin kokonaisvaltainen ohjauskeino, johon vaikuttavat niin kunnat, seudut, palvelun tarjoajat, yhteisöt, työpaikat, organisaatiot, kuin päätöksiä tekevät viranomaiset. Parhaimmat liikkumisen ohjauksen ratkaisut saavutetaan useiden toimijoiden välisellä yhteistyöllä. (Motiva 2013d.)

### 3.1 Liikkumisen ohjaus työpaikalla

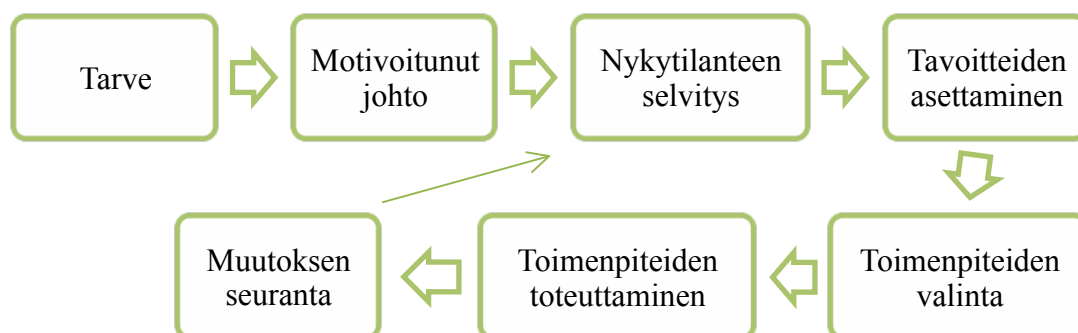
Työpaikat ovat yksi keskeisimmistä liikkumisen ohjauksen osa-alueista sillä noin neljännes suomalaisten kotimaanmatkoista liittyy työhön, joista työmatkoihin kohdistuu 17 prosenttia ja työasiamatkoihin neljä prosenttia kaikista suoritetuista matkoista. Työliikkumisen matkasuorite on jopa noin kolmannes kokonaissuoritteesta, josta työmatkaan kohdistuu 18 prosenttia ja työasiamatkaan 11 prosenttia. (Liikennevirasto 2012a.) Työpaikoilla onkin huomattava merkitys liikenteestä syntyviin vaikutuksiin ja negatiivisten vaikutusten vähentämiseen. Työnantajien mahdollisuudet vaikuttaa työmatkaliikkumiseen vaihtelevat lähinnä yrityksen koon, toimialan, sijainnin ja johdon aktiivisuuden mukaan (LVM 2005b).

Työmatkaliikkumisen ohjauksella (englanniksi: Company Mobility Management) tarkoitetaan työnantajan mahdollisuuksia vaikuttaa työntekijöidensä liikkumistottumuksia ja yrityksen liikennekulttuuria, jossa päätös kulkutavan valinnasta on kuitenkin aina työntekijän oman ratkaisun varassa. (LVM 2005b). Työmatkaliikkumisen ohjauksessa keskitytään vain työliikenteen, eli työmatkojen ja työasiamatkojen liikkumiseen, vaikka välillisiä vaikutuksia syntyy niin vapaa-ajan liikkumiseen kuin muiden perheenjäsenten liikkumiseen. (LVM 2005b.) Ohjaus voi ulottua kattavasti koko liikkumisketjuun, tai yksittäisten kestävästä liikkumisesta edistävien toimenpiteiden luomiseen.

### 3.1.1 Liikkumissuunnitelma

Yrityksissä toteutettava kattavampi liikkumisen ohjaustyö toteutetaan usein liikkumissuunnitelmien kautta. Liikkumissuunnitelmissa pyritään kokonaisvaltaiseen kestävä liikenteen edistämisen suunnitelmaan, jossa huomioidaan koko liikkumisketju ja sen sidokset. Liikkumissuunnitelmien toteutuksessa keskeistä on menetelmän soveltuminen juuri kyseisen yrityksen tai organisaation toimintaan ja sen hetkiseen tilanteeseen. (LVM 2005b.) Liikkumissuunnitelman avulla voidaan helposti ja kokonaisvaltaisesti koordinoita liikkumista ja siihen kohdistuvia tekijöitä, sekä saavuttaa työlle jatkuvuutta (Motiva 2013d).

Usein työpaikoilla on jo olemassa ja käytössä monia liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä, vaikka eivät kyseisen nimityksen alla. Liikkumisen ohjauksessa ei siis ole uutta yksittäisiä toimenpiteitä, vaan toimenpiteiden yhdistäminen yhdeksi koordinoitavaksi kokonaiskuvaksi. (Kiiskilä et al. 2002.) Hyvässä liikkumissuunnitelmassa tarkastellaan kokonaisvaltaisesti olemassa olevat käytännöt ja edut sekä nykytilanteen ongelmat ja haasteet niin työmatkojen kuin työasiamatkojen osalta. Hyvän liikkumissuunnitelman avulla voidaan koota selkeä liikkumisen ohjauksen kokonaisuus, jossa vanhat kestävästä liikkumisesta tukevat hyvät tavat yhdistyvät uusiin liikkumista tukeviin toimenpiteisiin. (Kiiskelä et al. 2002, HSL 2013.) Kuvassa 2.2 on esitetty liikkumissuunnitelman laatimisprosessi suunnitelman laatimisen lähtötekijöistä jatkuvaan liikkumissuunnitelman ylläpitoon.



**Kuva 3.2** Liikkumisen ohjaustyön yleinen rakenne (mukaillen: HSL 2013)



Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet ja työmatkaliikunnan tukeminen voidaan integroida jo olemassa olevaan toimintaan tai johtamisjärjestelmään, jotta kehitystyö olisi helposti saavutettavissa, jatkettavissa ja seurattavissa. Tällaisia toimijoita ja järjestelmiä voivat olla työkykyä ylläpitävä toiminta, erilaiset laatu- ja ympäristöpolitiikka, tai terveys- ja painonhallintaprojektit. Seurannassa tulee tarkastella nykytilannetta ja asetettuja tavoitteita sekä arvioida toiminnan kehittymistä, toimenpiteiden toteutumista ja niiden vaikutuksia. Samalla voidaan kartoittaa uusia toimintatarpeita. (Kiiskilä et al. 2002, LVM 2005b.)

### 3.2 Liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä työpaikoilla

Työnantajalla on paljon erilaisia keinoja vaikuttaa työntekijän liikkumistottumuksiin. Liikkumisen ohjauksen näkökulmasta keskeisimmät osa-alueet, jotka vaikuttavat liikkumistottumuksiin, ovat alueen liikennejärjestelmä, kiinteistön olosuhteet, edut, palvelut, käytännöt ja strategia. (Kiiskilä et al. 2002, LVM 2005b.)

Jo yksittäisillä liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä voidaan saavuttaa kestävästi liikkumista tukevia tuloksia. Pitkäjänteisen ja useiden samanaikaisesti käynnissä olevien toimenpiteiden avulla saavutetaan kuitenkin pysyvämpiä tuloksia. Tehokkaimpina ja hyväksyttävimpinä keinoina voidaan pitää kokonaisratkaisuja, joihin sisältyy sekä kannustavia että rajoittavia toimenpiteitä. (LVM 2005b.) Liikkumisen ohjaukselle on kuitenkin ominaista suosia pehmeitä ja kannustavia toimenpiteitä, mutta joissakin tilanteissa on hyvä turvautua myös koviin keinoihin. Toimenpiteiden määrittämisessä on kuitenkin tärkeää, että viimekädessä työntekijällä itsellään on päätös omiin liikkumistottumuksiin, jonka vuoksi kovat keinot eivät saa ulottua työntekijän päätösvaltaan. (Kiiskilä et al. 2002)

Toimenpiteiden suunnittelu käynnistyy miettimällä, mitkä toimenpiteet soveltuvat parhaiten yrityksen tai organisaation tarpeisiin. Keinot voivat liittyä esimerkiksi seurantajärjestelmien kehittämiseen, työn organisointiin, yritysautojen hankintaa tai henkilöstöä ohjaavaan ja kannustavaan toimintaan. Toimenpiteitä kartoitettaessa arvioidaan niiden soveltuvuus, kohderyhmä, toteutettavuus ja vaikutukset. Toimenpiteitä on hyvä tarkastella ryhmissä, jotta liikkumista voidaan kehittää kokonaisvaltaisesti. Liikkumisen ohjauksen erilaiset toimenpiteet voidaankin koota toimenpidesuunnitelmaksi, jolle suunnitellaan käytännön toteutus ja aikataulu. Samalla suunnitellaan toimenpiteistä tiedottaminen ja markkinoinnit. (Kiiskilä et al. 2002, LVM 2005b.)

Maantieteellisesti liikkumisen ohjauksen ja kestävästi liikkumisen asteen kehittämisen mahdollisuudet vaihtelevat suuresti useiden eri tekijöiden vaikutuksesta. Tällaisia tekijöitä ovat muun muassa saavutettavuus, maankäytön monipuolinen kehittäminen, kokonaisvaltaisen liikenneyhteyksien luonti, tieverkoston liitettävyyden ja liikkumismuotojen yhdistäminen, laadun parantaminen, kustannustehokkuus, sekä kestävien liikkumismuotojen palvelun laadun parantaminen. Tämän seurauksena työnantajan puolelta tapahtuvan liikkumisen ohjauksen mahdollisuudet ovat erilaiset eri

alueilla. Ilmasto ja pinnanmuodot eivät kuitenkaan ole syitä kestävästä liikkumisesta edistämättömyydelle, sillä monissa suhteellisen kylmissä ja vuoristoisissa kaupungeissa on saavutettu korkea kestävästä liikkumisesta aste. (Litman 2010 s.3).

### **3.2.1 Liikkuminen ja kulkutapa**

#### ***Joukkoliikenne***

Jotta joukkoliikenne olisi houkutteleva kulkutapavaihtoehto, matka-ajan ja matkakustannusten olisi oltava kilpailukykyisiä henkilöautoon verrattuna. Työnantaja voi kuitenkin pyrkiä vaikuttamaan joukkoliikenteen houkuttelevuuteen erilaisin eduin jotka kohdistuvat joko itse matkustamiseen tai ympäristöön. (Motiva 2013c).

Työnantaja voi kannustaa työntekijöitä joukkoliikenteen käyttöön tarjoamalla työntekijöilleen joukkoliikenteen kausilipun työsuhdelippuna, jonka työnantaja maksaa kokonaan tai osittain. Työnantaja voi myös tukea joukkoliikenteen käyttöä työmatkaseteleillä. Junamatkoilla ja pitkillä linja-automatoilla työnantaja voi hyväksyä osan matka-ajasta työajaksi, mikäli matkan aikana on mahdollista työskennellä. Työnantajan on myös usein mahdollista neuvotella joukkoliikennepalvelujen räättälöinnistä liikennöitsijän kanssa. (HSL 2013, Motiva 2013c.)

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan myös lisätä asentamalla kiinteistöön joukkoliikenteen reaaliaikainen aikataulunäyttö, sekä lisätä suoran linkin reittipalveluun henkilöstön omille nettisivuille. Mikäli joukkoliikenneaseman ja työpaikan välillä on hieman matkaa, voi työnantaja hankkia polkupyöriä aseman ja työpaikan välisille matkoille. Hankinnan voi suorittaa yhteistyössä paikallisen joukkoliikenteen palveluntarjoajan kanssa. (HSL 2013, Motiva 2013c.)

#### ***Autoilu***

Mikäli työ- ja työasiamatkojen autoilua ei voida vähentää, voidaan autoilun ympäristöystävällisyyttä ja turvallisuutta pyrkiä lisäämään. Työasiointia varten yrityksillä voi olla käytössään yhteiskäytössä olevia autoja tai joukkoliikenteen matkalippuja, jolloin työntekijöiden ei ole välttämätöntä tulla töihin autolla työasiointitarpeesta huolimatta. Työnantaja voi myös liittyä autojen yhteiskäyttöpalvelua tarjoavien yritysten asiakkaaksi ja tarjota palvelun käyttöä työntekijöille työsuhde-etuna myös vapaa-aikana. Tiedottamalla liikkumista ja muista liikennettä haittaavista tekijöistä jo työpaikalla, voivat työntekijät ennakoita kulkureitin ja lähtöajan valinnassa. Työntekijöitä voidaan kannustaa turvallisten ja ympäristöystävällisten autojen hankinnassa esimerkiksi tarjoamalla sähköauton käyttäjille autopaikka. (Motiva 2013c.)

Yhteisellä kyydillä kulkeminen soveltuu yleensä niille työpaikoille, joissa työaika on säännöllinen ja joissa lähellä asuvien ihmisten matkat voidaan sovittaa yhteen. Kimppakyyteihin voidaan kannustaa esimerkiksi antamalla kimppakyydillä kulkeville pysäköintietuuksia, varmistamalla töihin pääsy tai kotiinkuljetus esimerkiksi taksilla, jos alkuperäinen kyyti ei olekaan saatavilla esimerkiksi sairastumisen vuoksi. (Motiva 2013c.)

Työsuhdeautojen valinnassa työnantaja voi ohjata valintaa siten, että suositaan vähän kuluttavia ajoneuvoja. Ajoneuvojen varusteiden valinnassa tulisi ottaa huomioon niiden vaikutus polttoaineenkulutukseen. Työpaikan pysäköintipaikat voidaan varustaa ajastettavilla lämpöpistokkeilla, jolloin autojen esilämmittäminen on talviaikaan mahdollista. (Motiva 2013c.)

### ***Pyöräily ja kävely***

Turvalliset, viihtyisät ja nopeat kulkuyhteydet voivat rohkaista työpaikan lähellä asuvia työntekijöitä kävelemään tai pyöräilemään töihin. Esimerkkejä olosuhteiden parantamisesta ovat turvallinen liikenneympäristö, suorat reitit, katettu ja valaistu pyörien säilytyspaikka sekä mahdollisuudet vaatteiden vaihtoon ja peseytymiseen työpaikalla. Työnantaja voi tarjota työmatkapyöräilijöille mahdollisuuksia esimerkiksi pyörien tai pyöräilyvarusteiden edulliseen yhteishankintaan. Kävelyä ja pyöräilyä voidaan edistää myös erilaisin arkiliikuntaan liittyvin kampanjoin. (Poljin 2013a.)

## **3.2.2 Organisaatiokulttuuri, sisäinen toiminta**

### ***Liikennetutkimukset***

Työnantaja saa parhaimman kuvan työpaikkansa liikkumiskäyttäytymisestä liikennetutkimusten avulla. Liikkumissuunnitelma itsessään sisältää nykytilan selvityksen, jossa käydään läpi muun muassa nykyinen kulkutapajakauma ja työmatkojen pituus. Liikennetutkimuksessa voidaan lisäksi kartoittaa esteitä kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteen käytölle työmatkoilla. Kartoittamalla liikkumistottumuksia vuosittain on mahdollista seurata työmatkojen kulkutapojen kehitystä sekä arvioida mahdollisten toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia. (Kiiskilä et al. 2002.)

### ***Tapahtumat***

Kestävää liikkumista voidaan tukea osallistumalla liikkumista tukeviina tapahtumiin kuten talvikilometrikisaan, kilometrikisaan, pyöräilyviikkoon ja kansainväliseen liikkujan viikkoon. Työnantaja voi myös tukea työmatkaliikkumista osallistumalla vain teemapäiville, kuten pyörällä töihin päivään, kimpapakyytipäivään, etätyöpäivään tai auton vapaapäivään. (Liikkujan viikko 2013, Poljin 2013b.)

Työnantaja voi myös itse kehittää omia liikkumista tukevia teemapäiviä ja tapahtumia, kuten kävelypäivä sisältäen kävelytestin, polkupyörän korjauspäivä, polkupyöräkirpputoripäivä, pyörällä töihin päiviä, ja yksiköitten tai organisaatioiden leikkimielisiä työmatkaliikkumiskisoja. Virkistyspäivä on myös hyvä yhdistää johonkin yllämainittuun teemapäivään tai viikkoon. Päivien yhteydessä voidaan tarjota erilaisia etuuksia ja toimintaa, kuten infopaketteja, luentoja, liikuntatarpeiden yhteishankintoja (esim. nastarenkaat, pyörälamppu) edullisemmalla hinnalla, ilmaista aamupalaa, arvontoja, kirpputoreja, tunti työajasta liikkumiseen, tai muita vastaavia toimenpiteitä. Teemapäiviä kannattaa järjestää yhteistyössä muiden organisaatioiden ja palveluntarjoajien kanssa. Mukaan voi ottaa samassa kiinteistössä työskentelevät muut

organisaatiot, työterveyshuollon, liikuntapalveluja tarjoavia yrityksiä, paikallisia kerhoja ja yhdistyksiä. (HSL 2013, Motiva 2013c, Mustonen 2011.)

### ***Koulutukset***

Työnantaja voi tarjota työntekijöilleen lukuisia eri koulutuksia liikkumisen ohjauksen näkökulmasta. Koulutukset voivat kohdistua niin liikennesääntöihin kuin taloudelliseen ja turvalliseen liikkumiseen. Taloudellisen ja turvallisen ajotavan koulutus on hyvä tarjota työmatkoillaan ja työasiamatkoillaan paljon autoa käyttäville. Liikennesääntökoulutus antaa valmiuksia erityisesti pyöräilijöille. Koulutuksen voi myös liittää osaksi työterveystoimintaa, jossa työntekijöille kerrotaan kestävän liikkumisen vaikutuksista omaan terveyteen. (Motiva 2013c.)

### ***Jaettavat etuudet***

Työnantaja voi tukea työntekijöitä tarjoamalla liikkumista tukevia välineitä, kuten pyöräilykypäriä, kenkien liukuesteitä, sadevarusteita, heijastimia tai heijastinliivejä. Työnantaja voi hankkia työpaikalle lainattavaksi liikkumisvälineitä kuten pyöriä, kävelysauvoja, sykemittareita, kävely- ja askelkulkumittareita, tai pyöräkärkyjä. Ansioituneita, pitkistä palveluksesta tai merkkipäiväänsä viettäviä työntekijöitä voi muistaa liikkumista tukevalla kiitoslahjoilla. Työnantaja voi myös jakaa liikkumista tukevia joululahjoja verottomasti, kuten pyörähuollon lahjakortteja, pyöräilytarvikkeita tai liikuntavälineitä. (Poljin 2013a, Motiva 2013c, Mustonen 2011.)

## **3.2.3 Työolosuhteet**

### ***Sijainti***

Toimipaikan sijainti vaikuttaa voimakkaimmin työpaikan kulkujakaumaan. Oma autoa käytetään työmatkoilla, koska kodin ja työpaikan väliseen matkaan lisätään muita matkoja (esim. lasken kouluun ja päivähoitoon vienti, kaupassa käynti). Mikäli työpaikan läheisyydessä on saatavilla olennaisimmat palvelut on auton käyttöä mahdollista vähentää, ja autoa edellyttävät asiointitarpeet vähentyvät. Kun toimipaikkaa ollaan sijainnin puolesta muuttamassa, tulisi huomioida olemassa oleva liikennejärjestelmä ja paikan helppo saavutettavuus kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Tarvittaessa työnantaja voi räätälöidä liikennepalveluja työpaikan tarpeiden mukaan. (Motiva 2013c.)

### ***Pysäköinnin ohjaus***

Pysäköintipaikkojen jakamiseen ja hinnoitteluun voidaan työpaikoilla laatia yhteisesti hyväksyttyjä pelisääntöjä, jolloin paikat voidaan ohjata niitä eniten tarvitsevien käyttöön. Pysäköinnin rajoittaminen ja hinnoittelu vähentävät yleensä auton käytön houkuttelevuutta työmatkoilla. (Motiva 2013c.)

Pyöräilyä voidaan edistää työpaikalla parantamalla pyöräpysäköintijärjestelyjä. Pyörien säilytys sateensuojassa lähellä sisäänkäyntiä nopeuttavat työmatkaan käytettyä aikaa. Pyöriin kohdistuvaa ilkivaltaa ja varastamista voidaan vähentää turvallisilla

telinemalleilla (runkolukitus), pyöräparkkien turvallisella sijainnilla tai estämällä ulkopuolisten henkilöiden pääsy parkkialueelle. (Poljin 2013a.)

### ***Työaika***

Työnantaja voi tukea työntekijöiden liikkumista sovittamalla heidän työaikansa henkilökohtaisten tarpeiden mukaisiksi. Liukuvan työajan avulla työntekijä voi käyttää paremmin hyväksi olemassa olevaa joukkoliikenteen tarjontaa. Työmatkaliikkuminen koetaan mielekkäämmäksi ruuhka-ajan ulkopuolella, jolloin työmatkaliikkuminen on myös turvallisempaa. (HSL 2013, Motiva 2013c.)

Työnantaja voi tukea joukkoliikenteen käyttöä mahdollistamalla etätyöskentelyn joukkoliikennevälineessä, jolloin osa työmatkaan käytetystä ajasta on työaika. Etätyön avulla voidaan työmatkojen määrää joissakin ammattiryhmissä ja työtehtävissä vähentää kokonaan, jos työntekijä työskentelee kotonaan osan viikosta. Etätyön mahdollisuudesta on hyvä keskustella esimerkiksi kehittämisseskustelun yhteydessä ja työpaikalle olisi laadittava selkeä etätyöohjeistus ja -käytäntö. (Motiva 2013c, Mustonen 2011.)

### ***Kiinteistö***

Työntekijöiden liikkumista voidaan ohjata panostamalla kiinteistön tiloihin, kuten neuvottelutiloihin ja sosiaalitiloihin. Toimivat tilat luovat vapautta työntekijän liikkumiselle ja mahdollistavat joustavan työskentelyn. (Motiva 2013c, Mustonen 2011.) Etäneuvottelumahdollisuuksien luominen neuvottelutiloihin tarjoaa työntekijälle mahdollisuuden työasiamatkojen vähentämisen. Puolestaan sosiaalitilojen kehittäminen luo paremmat ja miellyttävämmät puitteen pyöräilyyn ja kävelyyn, joka osaltaan lisää kyseisten liikkumismuotojen kiinnostavuutta. (Motiva 2013c.)

## **3.3 Liikkumisen ohjauksen vaikutukset työpaikalla**

Liikkumisen ohjauksessa saavutetaan niin työntekijän, työnantajan, yhteisön ja yhteiskunnan kannalta erilaisia vaikutuksia ja etuja. Kestävien liikkumismuotojen hyödyntäminen vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja sekä edistää ihmisten terveyttä, turvallisuutta ja yleistä viihtyvyyttä (LVM 2005b). Syntyneet vaikutukset voivat olla niin suoria kuin epäsuoria, sisäisiä tai ulkoisia. Yksittäisellä toimenpiteellä on usein jopa useampia eri vaikutuksia. (Litman 2010 s.9-10)

Liikkumisen ohjauksen työn motivoinnin ja edistämisen kannalta on olennaista pystyä osoittamaan hyötyjä, joita liikkumisen ohjauksella voidaan saavuttaa, ja mille taholle saavutettu hyöty kohdistuu. Koska liikkumisen ohjaus on melko uusi käsite, ei seuranta- ja vaikutusten arviointitiedon keräämiselle ole ollut käytössä systemaattista menetelmiä tai vakiintuneita käytäntöjä. (LVM 2005b, Liikennevirasto 2012b.) Tarkempien tutkimustulosten puuttuessa, täytyy liikkumisen ohjauksen seurauksena syntyviä hyötyjä käsitellä yleisellä periaatteellisella tasolla. Tällöin seurausten arviointi on hyvä jakaa osiin vaikutusten perusteella, kuten terveyshyötyihin,

ympäristöhyötyihin, turvallisuusnäkökulmiin ja taloudellisiin hyötyihin. (LVM 2005b.) Liikkumisen ohjauksen seurauksena syntyviä hyötyjä on jaoteltu kuvassa 2.3



Kuva 3.3 Liikkumisen ohjauksesta syntyviä hyötyjä (Kiiskilä et al. 2002, LVM 2005b, HSL 2013)

Liikkumisen ohjauksesta saatujen vaikutusten osalta tulee huomioida, että ne saattavat vaihdella kohteittain hyvinkin paljon. Eri toimenpiteitä tuleekin tarkastella aina tilannekohtaisesti. (Litman 2010, s.11) Periaatteellisella tasolla tehty tarkastelu on myös vain suuntaa antava, sillä yksittäisiä toimenpiteitä ei voida aina vertailla keskenään. Yksittäinen toimenpide kun voi samanaikaisesti vaikuttaa useammalla tasolla, ja toisaalta ei-rahallisesti määriteltäviä asioita on mahdoton verrata keskenään. Ongelmana on myös, että monia hyötyjä ei voida suoranaisesti edes osoittaa, tai ne eivät ole selkeästi rahallisesti arvioitavissa (LVM 2005b). Liikkumisen ohjauksen yksittäisen toimenpiteiden vaikutuksia on myös toistaiseksi vaikea yleistää kansalliselle tasolle, vaikka ohjauksella usein pyritään kansallisiin päästövähennys- ja energiatehokkuuden tavoitteisiin (Liikennevirasto 2012b).

### 3.3.1 Terveysvaikutukset

Terveysvaikutukset koskevat pääasiassa liikkujaa, kun hän muuttaa liikkumistottumuksia lisäämällä pyöräilyä, kävelyä ja muita eri liikkumisen muotoja matkoillaan. Liikunnan lisääminen kohottaa kuntoa, parantaa terveyden tilaa ja fyysistä toimintakykyä, lisää työterveys ja -hyvinvointia, sekä auttaa painonhallinnassa ja

alentaa riskiä sairastua sydän- ja verisuonisairauksiin tai diabetekseen. Nämä tekijät lisäävät merkittävät työntekijän jaksamista ja työviihtyisyyttä. (LVM 2005b.)

Erityisesti merkittäviä hyötyjä saavutetaan kun liikkumistottumukset muuttuu säännöllisiksi, ja muutokset kohdistuvat henkilöön joka ennestään vapaa-ajalla liikkuu vähän ja jonka kunto ei ole ennestään hyvä. Kuitenkin jo pienenkin liikuntamäärän lisääminen edistää terveyttä ja virkistää mieltä. Pienikin mielihyvää tuottava kokemus puolestaan vähentää jännitystä ja masennusoireita. (LVM 2005b.)

### **3.3.2 Ympäristöhyödyt**

Liikkumisen ohjauksen seurauksena syntyvät ympäristöhyödyt eivät ainoastaan synny kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä, vaan myös julkisen liikenteen lisääntymisestä kun se kohdistuu aikaisemmin autoileviin. Kohtuullisen matkustajamäärän saavuttava joukkoliikenne on huomattavasti henkilöautoilua ympäristöystävällisempi vaihtoehto matkustajakilometriä kohden. (LVM 2005b.) Ympäristöhyötyjen saavuttaminen ei kuitenkaan aina tarkoita moottoroidun liikkumisen poistamista, sillä pelkästään matkustusohjeistuksen luominen ja ympäristöystävällisten autojen suosiminen vähentää päästöjä.

Kävely ja pyöräily ovat kuitenkin kaikista edullisimpia kulkumuotoja ympäristöhyödyissä, ja ne vähentävät niin energiankulutusta kuin päästöjä. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä liikenteen ruuhkautuminen ja liikenteestä syntyvät päästöt ja energiakulutukset vähentyvät. (Litman 2010).

Kestävän liikkumisella edistämällä on myös epäsuoria vaikutuksia, sillä edistävien tekijöiden avulla saavutetaan myös autoilun vähentymistä lyhyiden matkojen lisäksi pitkissä matkoissa, kun liikkuja omaksuu kestävän liikkumisen ajattelutavan omakseen. Tämä näkyy erityisesti ympäristöpäästöjen ja energiakulutuksen vähentymisenä. (Litman 2010).

### **3.3.3 Turvallisuuden lisääminen**

Kestävän liikkumisen tuomat turvallisuusvaikutukset näkyvät parhaiten työssä jaksamisen lisääntymisessä ja onnettomuuksien vähentymisessä. Moottoroidun liikenteen vähentyessä onnettomuuksien määrät pienentyvät ja samanaikaisesti vakavat liikenneonnettomuudet pienentyvät. (Litman 2010.) Kävely ja pyöräily itsessään vähentävät onnettomuusriskiä, sillä kestävä liikenne tukee turvallisen liikkumisen koulutusta. (Liikennevirasto 2012b.)

Kestävän liikkumisen mukaisesti rakennetut kaupungit ovat kompakteja, suunniteltu ihmisen mittakaavassa ja kulkuväylät ja tiet on rakennettu viihtyisiksi. Nämä tekijät lisäävät saavutettavuutta, yhteisöllisyyttä ja parempaa maksukyvykkyyttä, jotka luovat turvallisuutta (Litman 2010).

### **3.3.4 Taloudelliset hyödyt**

Lisääntyneet terveysvaikutukset kohdistuvat myös taloudellisiin hyötyihin, sillä suorituskyky parantuu ja työpoissaolot vähentyvät. Nämä luovat taloudellista säästöä

niin työntekijälle itselleen kuin työnantajalle. Myös ennen aikaiset työkyvyttömyyseläkkeelle jäännit saattavat vähentyä. (Litman 2010, LVM 2005b.)

Liikkumisen ohjauksen seurauksena lisääntyneet kävely ja pyöräily ovat myös edullisia kulkumuotoja yhteiskunnalle, sillä ne vähentävät kustannuksia luovia tekijöitä kuten ruuhkia ja pysäköinti tukia. Rahallista säästöä syntyy myös liikkujalle itselleen tiemaksujen ja parkkihallimaksujen vähentyessä (Litman 2010).

### **3.3.5 Muut hyödyt**

Liikkumisen ohjaus vaikuttaa myös useilla muilla tavoilla, kuten luomalla aikasäästöjä ja parantamalla yrityksen imagoa. Monipuolinen liikkumisen ohjaus ottaa huomioon työntekijöiden lisäksi asiakkaat, joka osaltaan parantaa yrityksen imagoa. Liikkumisen ohjauksesta saatava hyöty ulottuu liikkumista koskevan ohjeistuksen luontiin, jolloin informaatio on keskitetty ja helposti saatavilla. Liikkumissuunnitelma tunnistaa yrityksen mahdollisuudet, edesauttaa kiinteistön optimaalista käyttöä, sekä tukee jo olemassa olevien järjestelmien tavoitteita. (Litman 2010).

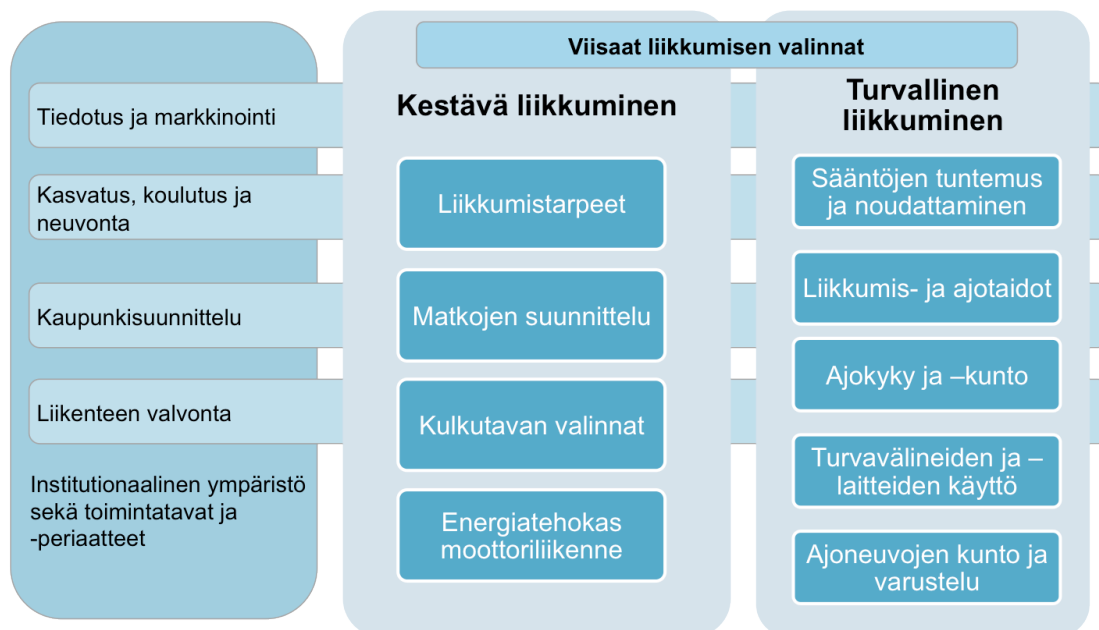
## **3.4 Liikkumisen ohjaus liikenneturvallisuustyössä**

Vaikka liikkumisen ohjausta ei suoraan käytetä turvallisuuden edistämisen keinona on kestävä liikkumisen ohjaus jo integroitu mukaan liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuustyöhön. Liikkumisen ohjaus onkin mukana useissa seudullisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa yhtenä toimenpidekokonaisuutena. Suunnitelmien yhteydessä kannustetaan suuria työpaikkoja laatimaan työmatkojen liikkumisen ohjaussuunnitelmia. (Pohjois-Savon ELY-keskus, 2012.)

Liikenne- ja viestintäministeriön tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa on mainittu yhtenä keskeisimpänä linjauksena liikkumistottumuksiin ja kulkumuotojen valintaan vaikuttaminen. Pyrkimyksenä on edistää kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä parantamalla niiden olosuhteita sekä kehittämällä liikkumisen ohjausta. Tavoitteena on edistää kestävä liikkumisen suunnitelmia kuntatasolla ja tukea liikennejärjestelmäsuunnittelua seututasolla. (LVM 2012.)

Juha Heltimo (Heltimo 2012) on todennut esitelmässään kestävä liikkuminen osaksi paikallista liikenneturvallisuustyötä, että liikkumisen ohjauksen kytkeminen liikenneturvallisuustyöhön on selvästi helpompaa kuin muiden toimenpiteiden. Esitetyn taulukon avulla voidaan tarkastella turvallisen liikkumisen ja kestävä liikkumisen tekijöitä toisiinsa liikenneturvallisuustoimenpiteiden kautta (kuva 3.4).





**Kuva 3.4** Viisaan liikkumisen valintoja (mukaillen: Heltimo 2012).

Kestävän ja turvallisen liikkumisen yhteydessä voidaan puhua viisaasta liikkumisesta. Tämä käytännössä tarkoittaa että liikkuminen tapahtuu turvallisesti, mutta kestävän liikkumisen periaatteiden mukaisesti. (Motiva 2013a.)

## 4 Aineisto ja menetelmät

Työn tarkoituksena on perehtyä liikkumisen ohjauksen turvallisuusvaikutuksiin kahden eri organisaation liikkumisen ohjaustyön avulla, sekä alalla toimiville asiantuntijoille järjestetyn kyselyn avulla. Kohdeorganisaatioita ovat Pohjois-Savon ja Pirkanmaan ELYkeskukset, ja asiantuntijakyselyyn ovat osallistuneet: Matti Holopainen Liikennevirastosta, Juha Valtonen Liikenneturvasta, Vesa Peltola Motivasta, Simo Salminen Työterveyslaitokselta, sekä Tarja Jääskeläinen Helsingin seudun liikenteestä.

### 4.1 Kohdeorganisaatiot

Pohjois-Savon ELY-keskus ja Pirkanmaan ELY-keskus kuuluvat työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalaan, mutta keskuksia ohjaavat lukuisat muutkin ministeriöt kuten sisäasiainministeriö, ympäristöministeriö, maa- ja metsätalousministeriö sekä liikenne- ja viestintäministeriö. ELY-keskukset toteuttavat myös maaseutuviraston, liikenneviraston, Eviran, Maahanmuuttoviraston ja Tekesin tavoitteita. Suomessa toimii 15 ELY-keskusta, ja ne edistävät alueellista kehittämistä hoitamalla valtionhallinnon toimeenpano- ja kehittämistehtäviä omilla alueillaan, kuten edistämällä alueen yrittäjyyttä, työmarkkinoiden toimintaa, osaamista ja kulttuuria, liikennejärjestelmän toimintaa, hyvää ympäristöä, luonnon ja luonnonvarojen kestäväää käyttöä ja maahanmuuttoasioita. ELY-keskus muodostuu kolmesta vastuualueesta: elinkeino, työvoima, osaaminen ja kulttuuri-, liikenne ja infrastruktuuri-, sekä ympäristö ja luonnonvarat vastuualue. Kolmen vastuualueen ELY-keskuksia on yhdeksän, joita myös Pirkanmaa ja Pohjois-Savon ELY-keskukset edustavat. (ELY-keskus 2013.)

Jokainen ELY-keskus työskentelee itsenäisenä toimijana, vaikkakin toimintatavat ja käytännöt ovat hyvin samankaltaiset. Keskusten työntekoa ohjaavat samat määräykset, mutta alueelliset eroavaisuudet vaikuttavat suuresti toimintatapoihin. Tämän vuoksi työssä voidaan tarkastella myös alueellisten erojen vaikutusta liikkumisen ohjauksen turvallisuuden keinoihin.

Vakituisia työntekijöitä on Pirkanmaan ELY-keskuksessa 350, joista Attilassa työskentelee noin kaksi kolmasosaa, ja Pellavassa noin joka kolmas työntekijä. Pohjois-Savon ELY-keskuksessa työskentelee 270 vakituista työntekijää, joista Kuopion Kallanrannassa työskentelee noin 90 prosenttia. Kaikissa mainituissa kiinteistöissä työskentelee myös muita toimijoita, ja toimipisteet sijaitsevat keskeisellä alueella keskustassa. Läheisen sijainnin ansiosta työntekijöillä on loistavat mahdollisuudet kaikkien kulkumuotojen käyttöön.

#### 4.1.1 Hankkeen toteutus

ELY-keskuksissa toteutettu liikkumisen ohjaustyö pohjautuu liikkumissuunnitelmien toteutukseen konsulttityönä Pöyry CM Oy:n kautta. Liikkumissuunnitelmat työstettiin kevään 2013 aikana perustettujen työryhmien ohjauksella. Työryhmien tarkoituksena oli edustaa koko henkilöstöä mahdollisimman kattavasti, jonka vuoksi työryhmät koostuivat niin hallinnon, elinkeino, työvoima, osaaminen ja kulttuurin, liikenne- ja infrastruktuurin, kuin ympäristö ja luonnonvarat vastuualueen työntekijöistä. Tämän lisäksi Pohjois-Savon ELY- keskuksen työryhmää täydensivät Pohjois-Karjalan sekä Etelä-Savon alueella työskentelevien liikennepuolen työntekijöiden edustajat. Työryhmät kokoontuivat kevään 2013 aikana kaikkiaan viisi kertaa, ja työryhmän toimintaan osallistui kaikkiaan Pirkanmaan ELY-keskuksessa kuusi työntekijää ja Pohjois-Savon ELY-keskuksessa 10 työntekijää.

Maaliskuussa molemmissa ELY-keskuksissa toteutettiin henkilöstökysely (Liite 1), johon jokaisella Pirkanmaan ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen työntekijällä oli mahdollisuus vastata. Kyselyn tarkoituksena oli luoda mahdollisimman laaja kuva työ- ja työasiamatkojen käytännöistä, sekä työntekijöiden mielipiteistä liikkumiseen vaikuttavista tekijöistä. Henkilöstökyselystä saatu informaatio on erittäin olennainen liikkumissuunnitelmien toteutuksessa, jonka vuoksi kysely toteutettiin mahdollisimman laajana. Molemmissa ELY-keskuksissa toteutettiin oma kyselypatteristo, kuitenkin mahdollistaen vastausten vertailun eri ELY-keskusten kesken. Pirkanmaan ELY-keskuksessa kyselyyn vastasi 65 prosenttia kaikista työntekijöistä, ja Pohjois-Savon ELY-keskuksessa puolestaan 57 prosenttia kaikista työntekijöistä. Molemmissa ELY-keskuksissa korkea vastausprosentti, ja tasainen jakauma eri vastuualueista varmistavat sen, että kyselyn tulokset ovat yleistettävissä koskemaan koko henkilöstöä. Henkilöstökyselyn aineiston analysoinnista luotiin erillinen yhteenveto, jonka keskeisimmät tulokset on lisäksi mainittuna liikkumissuunnitelmissa.

Ennen kyselyn toteutusta suoritettiin liikkumista koskevien käytäntöjen selvitys, sekä kiinteistökartoitus ja olosuhteiden arviointi päätoimipisteissä Kuopiossa Kallanrannan kiinteistössä, sekä Tampereella Attilan ja Pellavan kiinteistöissä. Arviointi toteutettiin kohdehenkilölle lähetettyjen kysymyslistojen avulla, sekä hyödyntäen paikanpäällä tehtyä työpaikkakierrosta (Liite 2). Ennen selvityksen ja arvioinnin tekoa luotiin listaus liikkumista ohjaavista ja liikkumiseen vaikuttavista tekijöistä, jotta tarkastelu tapahtuisi mahdollisimman monipuolisesti.

Nykytilanteen selvityksestä saatu informaatio esiteltiin molemmissa ELY-keskuksissa työntekijöille järjestetyssä keskustelutilaisuudessa. Tämän lisäksi tilaisuuksissa esiteltiin nykytilanteen pohjalta luodut alustavat toimenpide-suunnitelmat. Keskustelutilaisuuden lisäksi alustava toimenpide-suunnitelma esiteltiin johtoryhmälle Pohjois-Savon ELY-keskuksessa.

## 4.2 Asiantunijakysely

Työn puitteissa on toteutettu kysely liikkumisen ohjauksen ja liikkumisen turvallisuuden parissa työskenteleville yrityksille ja organisaatioille. Vastauksia tuli viideltä toimijalta: Tarja Jääskeläiseltä Helsingin seudun liikenteestä, Matti Holopaiselta Liikennevirastosta, Juha Valtoselta Liikenneturvasta, Vesa Peltolalta Motivasta, sekä Simo Salmiselta Työterveyslaitoksesta. Kysely toteutettiin sähköpostin välityksellä lähetetyn kysymispatteriston avulla (Liite 3).

Kysymysten avulla oli tarkoitus selvittää ajatuksia liikkumisen ohjauksen paremmasta hyödyntämisestä työpaikkojen liikkumisen turvallisuuden edistämisessä. Tarkoituksena oli löytää vastauksia siihen kuinka liikkumisen ohjausta voitaisiin paremmin hyödyntää yritysten työsuojelutoiminnassa, ja onko liikkumisen ohjaus edes oikea keino turvallisuuden edistämisessä.

## 5 Pirkanmaan ELY-keskuksen liikkumissuunnitelma: nykytilanne ja toimenpidesuunnitelma

### 5.1 Nykytilanne

Lähtötilanne Pirkanmaan ELY-keskuksessa on hyvä liikkumisen edistämisen näkökulmasta. Olemassa olevat edut, säädökset ja kiinteistöjen tilat tukevat kestäväää liikkumista. Myös toimipisteiden keskeinen sijainti mahdollistaa sujuvan kulkemisen niin jalkaisin, joukkoliikenteellä kuin pyörällä. Erityisesti liukuvatyöaika ja joukkoliikennetuki ovat hyviä esimerkkejä jo olemassa olevista liikkumista ohjaavista toimista.

Nykytilan ongelmat ilmenevätkin pienissä puutteissa sekä toimintatapojen ja käytäntöjen tiedon puute. Haasteita luo myös keskeinen sijainti suurten liikennemäärien, ruuhka-aikojen sekä pysäköintitilan rajallisuuden osalta.

#### 5.1.1 Kiinteistöjen katselmuksen ja liikkumista koskevien käytäntöjen selvityksen tulokset

##### *Pysäköintimahdollisuudet*

Tampereen toimipisteiden parkkipaikkoja sijaitsee Attilassa pihalla ja kylmässä lukitussa hallissa, sekä Pellavan lämpimässä lukitussa hallissa. Paikkoja on käytössä Attilassa 81, ja Pellavassa 20. Pistokkeellisia paikkoja ovat vain Attilan pihalla sijaitsevat paikat. Parkkipaikat ovat alun perin jaettu kiintiöperiaatteella, mutta järjestelmästä on luovuttu ja nykyinen jaottelu perustuu jonotuslistaan. Etusijalla ovat kuitenkin talon sisäiset virka-autot.

Parkkialueet ovat toimivia pienin puuttein. Ongelmaksi koetaan paikkojen vähäinen määrä, vaikeus saada paikka, sekä toisaalta heikko täyttöaste. Myös Attilan hallin kylmyys koetaan ongelmaksi, sillä sähköistyksen puuttuessa, autot joudutaan kylmä käynnistämään talvella.

Pyöräpaikkoja sijaitsee Attilassa pihalla 39 paikkaa ja hallissa 20 paikkaa sekä Pellavassa hallissa 5 paikkaa (kuva 5.1). Pyöräpaikat sijaitsevat lähellä kiinteistöä, ja mahdollisuus lukittuun paikkaan löytyy molemmista kiinteistöistä. Paikat sijaitsevat myös hyvin sosiaalityötilojen sijaintiin nähden.



**Kuva 5.1** Attilan sisäpihan pääsisäänkäynnin viereinen pyöräparkki

Suurimmat haasteet löytyvät kesäaikaisesta pyöräpaikkojen puutteesta, Attilan pyörätelineiden mallista, joka ei sovellu kaikille pyörille, sekä Pellavan parkkihallin paikan selkeyden puutteesta. Ongelmaksi koetaan myös moottoripyörien ajottainen pysäköinti pyöräpaikoille, sillä ne vievät huomattavan tilan paikoista.

### **Sosiaalitilat**

Molemmissa kiinteistöissä on käytössä suihkuilla ja lukittavilla vaatekaapeilla varustetut sosiaalitilat. Sosiaalityloissa on käytettävissä tarpeistoa kuten kuivauskaappeja, silitysrauta, silityslauta sekä kuivaustelineitä. Attilassa sijaitsee myös yksi lepohuone, jossa on käytössä yksi suihku.

Sosiaalitylat sijaitsevat lähellä pyöräparkkeja ja työajan leimauspisteitä. Tilat ovat siistit ja käyttöönsä soveltuvat. Kaapit ovat henkilökohtaisia ja lukittavia. Ongelmaksi osoittautui kuitenkin, että kaappeja käyttöönsä haluavia on enemmän kuin kaappeja ja että kaappeja varataan vaikka niitä käytetään hyvin harvoin.

### **Neuvottelutilat**

Neuvottelutiloja sijaitsee sekä Attilassa ja Pellavassa. Attilassa käytössä on 18 tilaa, joista neljässä on videoneuvottelumahdollisuus. Osa Attilan tiloista on ryhmätiloja, jotka on tarkoitettu sisäiseen käyttöön. Pellavan kiinteistössä tiloja on neljä, joista kolmessa on mahdollisuus videoneuvotteluun. Neuvottelutiloista ainakin osa on suuren osan ajasta varattuja.

### **Toimintatavat**

Kaikissa ELY-keskuksissa on yhteisesti laadittu ohjeistus työajasta. Työntekijöillä on mahdollisuus liukuvaan työaikaan työtehtävien sen salliessa. Pirkanmaan ELY-keskuksessa on toistaiseksi käytössä työsuhdematkalippu, joka on oikeutettu kaikille yli kuuden kuukauden työsuhteessa oleville työntekijöille, joilla ei ole käytössä työnantajan osittain maksamaa parkkipaikkaa. Työnantaja maksaa matkalipuista tietyn osan kuukausittain, ja se luetaan hyväksi tiettyihin matkalippuvaihtoehtoihin.

ELY-keskus on osallistunut viimeisten vuosien aikana erilaisiin valtakunnallisiin ja seudullisiin kampanja- ja teemapäiviin, kuten kilometrikisaan. Päivien lisäksi

työkyky-toiminta pyrkii tukemaan työntekijöiden hyvinvointia ja liikkumista, mutta ei suoraan kohdista toimintaansa työliikkumiseen.

Työasiamatkoja ohjeistaa matkustusohje, jossa on mainittu niin matkustukseen liittyviä linjauksia, menettelytapoja, toimintamalleja kuin myös käytännön ohjeita, jotka työntekijöiden on tunnettava. Matkojen tarpeellisuutta tulee aina tarkastella kriittisesti, ja ne tulee suorittaa niin pienin kustannuksin ja aikasäästöin kuin tehtävien tarkoituksenmukainen ja turvallinen suorittaminen mahdollistaa. Matkustuksessa tulee noudattaa puitesopimuksia, ja matkatavan valinnassa tulee huomioida ympäristönäkökulmat. Mikäli matkaa ei voi suorittaa joukkoliikennevälineillä, tulee käyttää virka-autoja, joka varataan etukäteen. Jos virka-autot ovat käytössä ja matka ylittää 150 kilometriä, täytyy matka suorittaa vuokra- autolla, joka on kokonaistaloudellisesti edullisin vaihtoehto. Oman auton käyttö tulee aina erikseen perustella. Kaikissa virka-autoissa on käytössä alkolukot.

Virka-autoja on yhteensä 18, joista 10 henkilökohtaisessa käytössä. Virkapyöriä on Pellavassa yksi ja Attilassa neljä. Pyörät ovat vapaassa käytössä, eikä erillistä varausjärjestelmää ole.

### 5.1.2 Henkilöstökyselyn tulokset

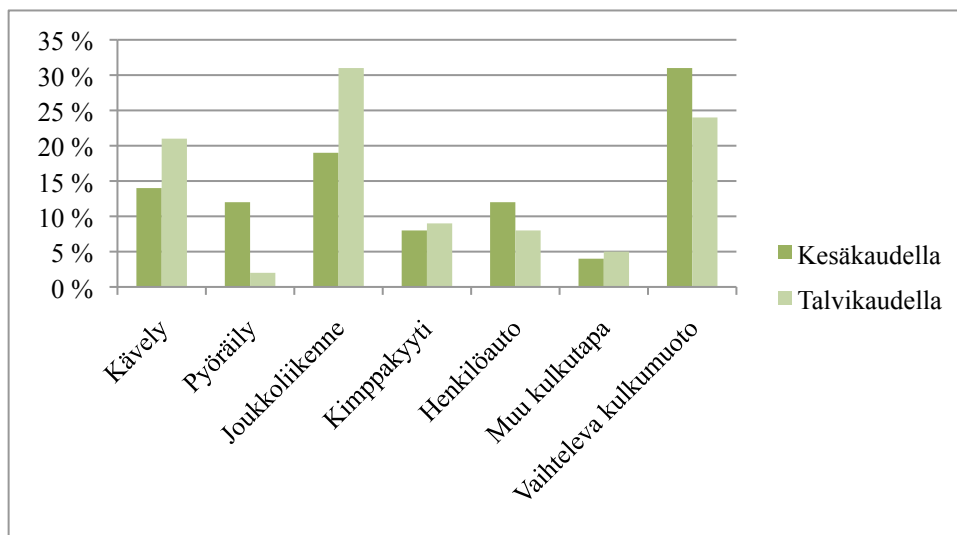
#### ***Työmatkat***

Keskimääräinen työmatkan yhdensuuntainen pituus kyselyyn vastanneiden kesken on 16,2 kilometriä, ja työmatkaan käytetään aikaa 25 minuuttia. Suurella osalla vastaajista on kuitenkin suhteellisen lyhyt työmatka, sillä 36 prosenttia asuu alle viiden kilometrin ja 26 prosenttia viiden–kymmenen kilometrin etäisyydellä työpaikasta. Työmatka on 10–40 kilometriä 28 prosentilla ja yli 40 kilometriä 10 prosentilla vastaajista. Työmatkojen yhteydessä poiketaan muissa paikoissa paljon, sillä 60 prosenttia vastanneista mainitsee tekevänsä poikkeaman päivittäin, lähes aina tai useita kertoa viikossa. Vain 6 prosenttia vastanneista mainitsi tekevänsä poikkeamia erittäin harvoin tai ei ollenkaan. Useimmiten poiketaan lasten päivähoitopaikassa, ruokakaupassa tai harrastuspaikassa.

Henkilöstökyselyn vastauksien pohjalta selvitettiin eri kulkumuotojen käyttömahdollisuutta. Parhaimmaksi kulkumuotovaihtoehdoksi nousi kaupungin joukkoliikenne, yksin matkustaminen henkilöautolla, sekä pyöräily. Kimppakyyti nähtiin vaikeana vaihtoehtona, sillä noin puolet vastaajista sanoo kulkumuodon olevan lähes mahdoton vaihtoehto.

Henkilöstökyselyn perusteella pystyttiin luomaan työntekijöiden nykyinen kulkutapajakauma (kuva 5.2). Kulkutapajakauma määriteltiin erikseen kesäajan ja talviajan kulkutottumusten pohjalta. Näin vuodenaikojen eroavaisuudet saadaan selville kulkutavan valinnasta. Kulkutapajakauma on jaettu kävelyyn, pyöräilyyn, joukkoliikenteeseen, henkilöautoiluun (yksin matkustaminen), kimppakyytiin, muihin kulkumuotoihin, sekä vaihtelevan kulkumuodon käyttäjiin. Tässä kimppakyydillä kulkevaksi luetaan henkilöautossa matkustava, sekä kuljettaja, joka kuljettaa muita matkustajia kyydissään. Vaihtelevan kulkumuodon käyttäjäksi lasketaan henkilö, jolla

ei ole pääsääntöistä kulkumuotoa, vaan käyttää viikon aikana useita eri kulkumuotoja. Kulkutapajakauma on luotu huomioimalla kaikki matkat, jotka suoritetaan päivittäin tai lähes aina. Näin ollen vaihtelevan kulkumuodon käyttäjiksi on luokiteltu työntekijät, jotka mainitsivat henkilöstökyselyssä, ettei heillä ole kulkumuotoa jota käyttäisivät päivittäin tai lähes aina.



**Kuva 5.2** Pirkanmaan ELY-keskuksen kulkutapajakauma keväällä 2013

Suurimman ryhmän muodostavat vaihtelevan kulkumuodon käyttäjät (kesäkaudella 31 %, talvikaudella 24 %). Kyseiseen ryhmään kuuluvat eivät käytä samaa kulkumuotoa viikon jokaisena päivänä, vaan kulkevat viikoittain työmatkansa useilla eri kulkumuodoilla. Valituiksi kulkumuodoiksi nousevat voimakkaimmin autoilun eri matkustusmuodot (yksin matkustaminen, kuljettaa muita matkustajia, itse matkustajana) ja joukkoliikenne, joita käyttävät lähes kaikki vaihtelevan kulkumuodon käyttäjät useita kertoja viikossa. Pyöräily on myös suhteellisen usein käytetty kulkumuoto kesäkaudella, mutta kävely ja talviaikainen pyöräily ovat hyvin harvoin valittuina kulkumuotoina.

Yksittäisestä kulkumuodosta suurimman ryhmän muodostavat joukkoliikenteen käyttäjät (kesäkaudella 19 %, talvikaudella 31 %). Korkea käyttöaste on osittain selitettävissä hyvillä joukkoliikennedyteyksillä, keskeisellä sijainnilla sekä lyhyiden työmatkojen määrällä. Kaikista vastaajista vain 25 prosenttia mainitsi, ettei käytä joukkoliikenteen palveluja.

Suuren ryhmän muodostavat myös henkilöautolla kulkevat (kesäkaudella 20 %, talvikaudella 17 %). Kyseisen kulkumuodon valintaan vaikuttaa erityisesti matkan pituus, nopeus, helppous, poikkeamiset työmatkalla, sekä muut aikaan liittyvät asiat. Henkilöautoilussa kimppakyydin käyttö on kuitenkin suhteellisen korkea (kesäkaudella 8 %, talvikaudella 9 %).

Pääasiassa pyöräilevien kesäkauden määrä on 12 prosenttia, mutta osuus laskee talvikaudeksi kahteen prosenttiin. Jalkaisin liikkuvien määrä pysyy suhteellisen



tasaisena läpi vuoden, ollen kesäkaudella 14 prosenttia ja talvella 21 prosenttia. Pienimmän ryhmän muodostivat muita kulkumuotoja käyttävät (kesäkaudella 4 %, talvikaudella 5 %). Muiden kulkumuotojen osalta esille nousi selkeimmin useamman kulkutavan yhdistelmä ja moottoripyöräily.

### ***Työasiamatkat***

Työasiamatkoja tekee vähintään kerran kuukaudessa 75 prosenttia vastaajista. Työasiamatkoiksi luokitellaan kaikki työpaikan ulkopuolelle päivän aikana suuntautuvat matkat, ja se voi alkaa joko työpaikalta tai kotoa. Matkoista käytetään myös nimitystä virkamatka. Attilan ja Pellavan välillä kuljettavia matkoja ei kuitenkaan lasketa työasiamatkoiksi.

Työasiamatkojen pituudet jakautuvat tasaisesti niin pitkiin kuin lyhyisiin matkoihin kaikkien matkojen osalta. Usein matkoja suorittavien kesken lyhyet alle viiden kilometrin matkat nousivat muita matkapituuksia voimakkaammin esille. Lyhyitä alle 10 kilometrin matkoja tekee vähintään kerran viikossa 48 prosenttia vastaajista, ja pitkiä yli 100 kilometrin matkoja 22 prosenttia.

Virkamatkoilla käytetyistä kulkutavoista suurimpina ryhminä esille nousi jalankulku ja virka-auton käyttö. Omaa autoa käytetään suhteellisen paljon, jopa enemmän kuin vuokra-autoa. Lyhyiden matkojen osalta käytettyjä muotoja ovat myös pyörä ja linja-auto, ja pitkien matkojen osalta esiin nousi junan käyttö.

ELY-keskuksessa on olemassa virkapyöriä niin Attilan kuin Pellavan kiinteistössä. Kaikista vastaajista pyörän käyttömahdollisuudesta oli tietoisia 66 prosenttia. Pyörien käyttöaste on kuitenkin hyvin alhainen, ja potentiaalia suuremmalle käytölle löytyy. Virkapyörien varauskäytäntö koettiin myös puutteelliseksi.

### ***Kiinteistöön kohdistuvat kysymykset***

Parkkialueet koettiin pääasiassa toimivaksi kokonaisuudeksi pienin puuttein. Suurimpina ongelmia koettiin parkkipaikkojen vähäisyys (erityisesti satunnaiseen käyttöön), sekä Attilan parkkihallin auton lämmityspistokkeiden puute. Usein autoilevien keskuudessa vain 17 prosentin mielestä työnantajan tarjoamia parkkipaikkoja oli riittävästi. Autopaikkojen saatavuus alueella on hyvä, mutta vain 42 prosenttia usein autoilevista totesi saavansa autopaikan helposti tai melko helposti. Vaikka alueella on tarjolla lukuisia parkkihalleja, ovat tekijät kuten hinta, sisäänkäynnin sijainti ja parkkialueen toimivuus vaikuttaneet vastauskäyttäytymiseen.

Pyöräpaikkoja koskevat vastaukset olivat hyvin erilaiset Attilan ja Pellavan kiinteistöjen osalta. Attilassa pyöräpysäköintimahdollisuuksia pidettiin sijainniltaan loistavina ja laadullisesti hyvinä, vaikka ongelmia tuottaa pihalla tapahtuva ilkeä ja pyörätelineiden malli. Suurimmat puutteet koettiin paikkojen riittävyydessä ja turvallisuudessa. Pellavassa pyöräparkki sai kiitosta turvallisuudesta, mutta määrä ja laatu koettiin puutteelliseksi. Sijainnin osalta mielipide jakaantui kahtia, joka on osaltaan selitettävissä selkeän tilamerkin puutteesta.

Sosiaalituloja käyttää 33 prosenttia kaikista vastaajista. Usein pyöräilevien keskuudessa yli puolet käyttävät sosiaalituloja molemmissa kiinteistöissä, mutta

jalkaisin kulkevista alle 12 prosenttia. Pääasiassa tiloihin oltiin tyytyväisiä, Attilassa hieman tyytyväisempiä kuin Pellavassa. Tilan kokivat ongelmalliseksi erityisesti Pellavan pyöräilijät. Ongelmakohdiksi mainittiin vapaiden kaappien puute ja niiden huono saatavuus, ahtaat tilat sekä kaappien käyttämättömyys.

Neuvottelutilojen osalta tyytyväisimpiä oltiin tilojen sijaintiin, kokoon ja laitteistoon. Määrän osalta mielipide jakaantui kahtia, pienen enemmistön ollessa tyytyväisempiä tilojen kokonaismäärään, mutta tyytymättömiä videolaitteistolla varustettujen tilojen määrään. Neuvottelutilojen kehittämisessä suurimpana kommenttina esille nousi juuri videolaitteistoilla varustettujen tilojen lisääminen ja siisteyden ylläpitäminen.

### ***Edut ja mahdollisuudet***

Henkilöstökyselyssä haluttiin selvittää työntekijöiden mielipidettä eduista ja käytännöistä, jotka vaikuttavat liikkumiskäyttäytymiseen. Esille nostettiin niin liukuva työaika, etätyöskentely, kimppekyyti, koulutusta kuin yksittäisiä etuja.

Liukuva työaika on ollut jo pitkään käytössä ELY-keskuksissa, jonka avulla voidaan vuokrata omaa liikkumiskäyttäytymistään sopivammaksi esimerkiksi joukkoliikenteen aikatauluille. Vastaajista vain yksi prosentti ei voi hyödyntää liukumaa työmuotonsa vuoksi.

Etätyöskentely koettiin haluttavana työmuotona, ja 78 prosenttia vastaajista haluaisi tehdä etätöitä. Voimakkaimmin etätyöskentelyä haluttaisiin tehdä vain muutaman kerran kuukaudessa. Kuitenkin vain 45 prosenttia vastaajista kokee, että voisivat hyödyntää etätyöskentelymahdollisuutta. Etätyöskentelyn osalta kyselyssä nousi myös esille, että etätyöskentelyn toimintatavat ovat hieman epäselvät työntekijöiden keskuudessa.

Kimppakyydin käyttö ei noussut voimakkaasti esille kyselyssä, eikä suoraa kysymystä kimppekyydin käytöstä esitetty. Kysymys kimppekyytiläisten etuoikeudesta autopaikkaan jakoi mielipidettä. Kimppakyydin autopaikan kannattajia olivat erityisesti joukkoliikenteen ja pyöräilyn käyttäjät. Autoilijoiden keskuudessa autopaikan tarvitsevat kokivat edun positiivisena vaihtoehtona ja autopaikan omistajat huonona etuna. Yleisesti autoilijat näkivät autopaikkojen etuoikeuden kimppekyytiläisillä negatiivisena.

Työnantajan järjestämistä eduista voimakkaimmin nousi esille erilaisiin koulutuksiin osallistuminen, sekä videoneuvottelulaitteistolla varustettujen neuvotteluhuoneiden lisääminen. Yksittäisten etujen osalta kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä lisättäisiin, mikäli joukkoliikenteellä suoritettu työmatka olisi osa työaikaa, tarjolla olisi aamupala, ja peseytymiseen ja vaatteiden vaihtoon saisi käyttää työaikaa.

### ***Turvallisuus***

Tapaturmia työmatkaliikenteessä on sattunut kahdelle prosentille vastaajista viimeisen kolmen vuoden aikana. Vastaavasti läheltä piti tilanteen on kokenut 21 prosenttia vastaajista viimeisen kolmen vuoden aikana. Suurimpina vaaratekijöinä työmatkalla

pidetään liukkautta, muuta liikennettä, autojen piittaamattomuutta niin yleisellä tasolla kuin väistämisvelvollisuuksissa, pyöriteiden puuttumista sekä vilkasta liikennettä. Työasiamatkojen osalta suurimmiksi vaaratekijöiksi mainitaan muu liikenne, liukkaus, autoilijoiden yleinen piittaamattomuus, sekä vieraan ja tuntemattoman auton käyttö.

## 5.2 Toimenpidesuunnitelma

Pirkanmaan ELY-keskuksen liikkumissuunnitelman toimenpidesuunnitelma muodostettiin määrittelemällä kestävää liikkumista edistävät päätavoitteet, joiden alle on muodostettu tavoitteisiin kohdistuvia toimenpide-ehdotuksia. Neljäksi päätavoitteeksi valittiin: kävelyn ja pyöräilyn edistäminen, joukkoliikenteen käytön pitäminen korkealla, kestävän ja turvallisen autoilun edistäminen ja toimintatapojen ja olosuhteiden kehittäminen.

### 5.2.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Pyöräilyyn ja kävelyyn kohdistuvilla toimenpiteillä pyritään erityisesti kestävän liikkumisen lisäämiseen, ympäristöystävällisyyteen ja turvallisuuden kasvattamiseen. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille ei ole tällä hetkellä suoraan kohdistettuja etuja, mutta työntekijöillä on käytössä sosiaalitilat suihkuilla ja lukittavilla kaapeilla. Pyörille on myös varattu pysäköintitila molemmista Tampereen kiinteistöjen autotalleista, joten pyörä on mahdollista viedä lukittuun tilaan. Pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen ei tarvitsekaan puuttua suurin rakenteellisin ratkaisuin, sillä olemassa olevat tilat luovat hyvän pohjan liikkumisen lisäämiselle. Parhaiten pyöräilyä ja kävelyä voidaankin tehostaa pienillä toimenpiteillä, jotka kohdistuvat erityisesti tiedon lisäämiseen sekä toiminnan ja tilojen selkeyttämiseen.

Lyhyitä työasiamatkoja tehdään paljon ja pyöräily on helppo keino liikkua kaupungin sisällä. Matkoihin on mahdollista käyttää myös virkapyöriä. Virkapyörien käyttö koetaan kuitenkin vaikeaksi, ja useat kokevatkin että perille pääsee helpommin ja nopeammin kävellen kuin virkapyörällä. Suurimmat ongelmat ovat epätietoisuus virkapyörien sijainnista ja kunnosta, Attilassa pyörien avainten ja pyörän hakemiseen käytetty aika, kypärän puuttuminen tai yhteiskypärän käyttö ja yleisesti kypärän käyttöön kohdistuvat paineet. Ongelmaksi koetaan myös pyöräilyn haasteellisuus Tampereen keskustassa.

Pyöräilyn ja kävelyn edistämisen osalta on päädytty kolmeen toimenpide-ehdotukseen, joista kaksi kohdistuu työmatkoihin ja yksi virkamatkoihin (Taulukko 5.1). Liikkumisen ohjaustyön ollessa vasta alkuvaiheessa, on tärkeää että pääpaino liikkumissuunnitelmassa kohdistuu olemassa olevien toimintatapojen ja kiinteistön kehittämiseen ongelma-asioiden osalta, jotta pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi saadaan kestävä pohja. Tämän vuoksi ehdotukset kohdistuvat Tampereen toimipisteissä olemassa olevan pyöräpysäköinnin kehittämiseen, sosiaalitilojen kehittämiseen ja virkapyörän käyttömahdollisuuksien parantamiseen.

**Taulukko 5.1** Pirkanmaan ELY-keskus: kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteet

Toimenpide	Perustelu	Keinot	Vaikutus ja hyödyt	Kustannukset
Pyöräpysäköinnin kehittäminen.	Pyöräpaikkojen puute erityisesti kesäkaudella. Attilan pihan pyöräpaikat liian ahtaat pyörille ja paikka koetaan turvattomaksi. Pellavan epäselvä pyöräpaikoitus.	Pyöräpaikkojen selkeyttäminen (laadullisesti ja määrällisesti)	Turvallinen, suojaisa ja määrällisesti oikea säilytys lisää pyöräilyn houkuttelevuutta	Virastotalon tilaratkaisu
Pukuhuoneiden säilytystilojen kehittäminen.	Kaappien käytön ohjeistuksen puuttuminen. Kaappeja varattu paljon, mutta toisaalta käyttö vähäistä. Moni tarvitsee kaappia.	Kaappien varausjärjestelmän selkeytys	Lisää etenkin pyöräilyn houkuttelevuutta ja omaisuuden turvallisuutta	
Virkapyörien käytön lisääminen.	Virkapyörien käyttö hyvin vähäistä. Käyttömahdollisuuksista ei tiedetä. Lyhyitä työasiamatkoja tehdään paljon.	Tiedon lisääminen käyttömahdollisuuksista. Pyörien kunnosta huolehtiminen. Varausjärjestelmän kehittäminen	Matkat taittuvat kävelyä nopeammin. Parantaa terveyttä ja vähentää päästöjä, mikäli matkoja tehty aiemmin autolla.	Kiinteät ja välilliset kustannukset

Pyöräpysäköinnin kehittäminen on tärkeää, sillä nykyinen paikkojen määrä ei vastaa kesäaikaista tarvetta ja paikat ovat osittain käyttökelvottomia. Pyöräpysäköinnin kehityksen avulla pyörien säilytyksen turvallisuus kasvaa ja pyöräilystä tulee miellyttävämpi liikkumismuoto.

Koko henkilöstöllä on periaatteessa käytössä sosiaalityilat, mutta tilojen säilytyskaappien varauskäytäntöjä tulisi kehittää. Tällä hetkellä kaapeista on pulaa, eikä selkeää varausjärjestelmää ole olemassa. Useat kaapit ovat myös varattuja, vaikka niiden käytölle ei ole selkeää tarvetta. Henkilökohtainen lukittu säilytyskaappi sosiaalitylissa on erittäin tärkeä tuki jalkaisin ja pyöräillen töihin tuleville, sillä näillä kulkijoilla on tarve vaatteiden ja varusteiden säilytykseen. Varausjärjestelmän luominen ja kaappien käyttömahdollisuus madaltaa kynnystä pyöräilyyn ja kävelyyn, kun henkilökohtaisia tavaroita ja vaatteita ei tarvitse kuljettaa joka päivä työpaikan ja kodin välillä.

Virkapyörien käyttö on hyvin vähäistä, mutta mahdollisuus käyttöasteen nostamiseen on korkea, sillä lyhyitä työasiamatkoja tehdään päivittäin. Pyöriä tulisi ensisijaisesti huoltaa ja kunnostaa, jotta pyörän käyttöönotto olisi nopeaa ja helppoa. Attilan nykyinen varausjärjestelmä tulisi kehittää helpommin toimivaksi, ja pyörien käyttömahdollisuudesta ja kunnosta tulisi tiedottaa nykyistä enemmän. Tietoisuus pyörän kunnosta ja tilasta madaltaa pyörän käyttöönottoa, eikä työntekijän tarvitse käyttää aikaa pyörän käyttöönottoon.

### 5.2.2 Joukkoliikenteen käytön pitäminen korkealla

Joukkoliikennettä käytetään hyvin paljon kodin ja työpaikan välisillä matkoilla. Tampereen kiinteistöjen keskeisen sijainnin ansiosta, joukkoliikenteen pysäkit ja asemat sijaitsevat lähellä ja mahdollistavat joukkoliikenteen käytön korkean asteen. Joukkoliikenteen käyttäjät kulkevat pääasiassa Tampereen joukkoliikenteen linjoilla, mutta mukana on myös seutuliikenteen ja junan käyttäjiä. Joukkoliikenteen käyttäjille on olemassa työnantajan tarjoama joukkoliikennetuki, mutta etua voi käyttää vain tietyissä matkalipuissa. Käytössä oleva työaikaliukuma mahdollistaa osaltaan sen, että työhön tuloa ja pois lähtemistä voidaan sovittaa joukkoliikenteen aikataulujen mukaisesti.

Joukkoliikenteen käyttö on yksi tehokkaimmista kestävään liikkumiseen liittyvistä asioista. Tämän vuoksi on tärkeää että nykyinen joukkoliikenteen korkea taso saadaan ylläpidettyä. Joukkoliikenteeseen kohdistuvat toimenpiteet ulottuvat myös melkein kaikille työntekijöille, jonka vuoksi panostus joukkoliikenteen toimenpiteiden toteutukseen on tärkeää.

Joukkoliikenteen käytön pitäminen korkealla saavutetaan hyvinkin yksinkertaisilla toimenpiteillä. Varsinaisia puutteita, joihin työnantaja voi suoraan vaikuttaa, ei joukkoliikenteen osalta ole. Tämän vuoksi parhaiten joukkoliikenteellä liikkumista voidaan tukea tiedon lisäämisellä ja ohjeistusten parantamisella. Erityisen tärkeässä asemassa on kuitenkin nykyinen työsuhdematkalippuetu, joka koetaan toimivaksi ja halutuksi eduksi. Joukkoliikenteen käytön pitämistä korkealla edistetään kolmen toimenpide-ehdotuksen avulla (Taulukko 5.2): työsuhdematkalippuedun säilyttäminen, tiedon lisääminen joukkoliikennepalveluista ja joukkoliikenteellä tehtävien virkamatkojen käytäntöjen selkeyttäminen.

**Taulukko 5.2** Pirkanmaan ELY-keskus: toimenpiteet joukkoliikenteen käytön pitämiseen korkealla

Toimenpide	Perustelu	Keinot	Vaikutus ja hyödyt	Kustannukset
Työsuhdematkalippuedun säilyttäminen.	Työsuhdematkalippu selkeä joukkoliikenteellä tehtävää matkustusta tukeva keino. Edistää sitä, että eri kulkutapoja käyttäviä tuetaan tasapuolisesti.	Joukkoliikennetuen säilyttäminen.	Joukkoliikenteen käyttö helpottuu	Kiinteät kustannukset, välittömät kustannukset ja välilliset kustannukset
Tiedon lisääminen joukkoliikenne-palveluista.	Tieto helpottaa matkustamista ja säästää matkustamiseen kuluvaa aikaa.	Intrassa ylläpidetään linkkejä joukkoliikenteen tietopalveluihin (mm. Tampereen joukkoliikenteen Lissu Liikenteenseuranta ja Repa Reittioapas, matkahuolto ja VR).	Joukkoliikenteen käyttö helpottuu	
Joukkoliikenteellä tehtävien virkamatkojen käytäntöjen selkeyttäminen.	Tietous siitä, miten lippuja hankitaan eri joukkoliikennevälineisiin, on edelleen puutteellinen. Organisaatio-alennuksia ei aina hyödynnetä.	Ohjeistuksen selkeyttäminen.	Joukkoliikenne välineiden käyttö helpottuu. Matkalaskutusten kustannukset pienentyvät.	Välittömät kustannukset

Työsuhdematkalippuedun säilyttäminen on kaikista liikkumissuunnitelman toimenpiteistä olennaisin etu kestävän liikkumisen edistämisessä. Joukkoliikenteen käyttäjien suuri määrä edesauttaa kyseisen edun kohdistumista usealle työntekijälle, ja edistää kaikkien kulkutapojen tasapuolista tukemista. Nykyisen joukkoliikenne-edun säilyttäminen ja edun rajaaminen useampaan matkalippuun voi kuitenkin lisätä joukkoliikenteen käyttäjien määrää.

Tiedon lisääminen joukkoliikennepalveluista madaltaa kynnystä matkustaa joukkoliikenteellä ja vaikuttaa matkoihin käytettyyn aikaan. Parempi tieto auttaa erityisesti harvemmin joukkoliikenteellä kulkevia. Käytön helppous lisää joukkoliikenteen käyttöä niin työ- kuin työasiamatkoilla.

Joukkoliikennettä käytetään suhteellisen hyvin virkamatkoilla, kun siihen on mahdollisuus. Joukkoliikenteellä matkustettaessa ei kuitenkaan osata hyödyntää täysimääräisesti olemassa olevia alennuksia. Tämän vuoksi on päädytty toimenpide-ehdotukseen joukkoliikenteellä tehtävien virkamatkojen käytäntöjen selkeyttämisestä. Selkeät käytännöt luovat niin kustannussäästöjä kuin helpottavat joukkoliikenteen käyttöä.

### 5.2.3 Kestävän ja turvallisen autoilun edistäminen

Yksityisautoilu on kaikista kulkumuodoista suurin ympäristöä kuormittava kulkumuoto. Samanaikaisesti autoilu on käytetyimpiä liikkumismuotoja, jonka vuoksi on tärkeää että autoilu on keskeisessä asemassa liikkumisen ohjaustyössä. Henkilöautolla kulkevilla on mahdollisuus työnantajan järjestämään autopaikkaan, josta käyttäjä maksaa osan kuluista. Kaikilla halukkailla ei tällä hetkellä ole käytössä autopaikkaa, ja sitä voi joutua jonottamaan useamman vuoden. Työasiamatkojen osalta autoilu on paljon käytetty kulkumuoto, ja usein myös ainoa mahdollinen. Työasiamatkoille on käytettävissä virka-autoja, ja virka-autojen ollessa käytössä vuokra-autoja.

Autoilussa, kuten muissakin liikkumismuodoissa, liikkumisen ohjaus tapahtuu kevyiden toimenpiteiden kautta. Tarkoituksena ei ole autoilun kieltäminen, vaan sellaisten keinojen löytäminen, joilla autoilusta syntyviä kuormituksia voidaan pienentää, turvallisuutta voidaan parantaa sekä käytännön ongelmatilanteita ratkaista. Kestävän ja turvallisen autoilun edistämiseksi on päädytty kolmeen toimenpide-ehdotukseen (Taulukko 5.3): parkkipaikkajärjestelmän kehittäminen, virka- ja vuokra-autojen käytön tehostaminen, sekä kestävän ja turvallisen ajamisen tiedon ja taidon lisääminen.

**Taulukko 5.3** Pirkanmaan ELY-keskus: kestävän ja turvallisen autoilun edistämisen toimenpiteet

Toimenpide	Perustelu	Keinot	Vaikutus ja hyödyt	Kustannukset
Parkkipaikka-järjestelmän kehittäminen.	Useilla työntekijöillä tarve parkkipaikkaan, mutta paikan saanti vaikeaa. Paikkojen jakamisessa ei huomioida käyttäjien erilaisia tarpeita. Paikkoja tarvittaisiin myös epäsäännöllisempään käyttöön, mikä voisi vapauttaa myös henkilökohtaisia paikkoja niitä säännöllisemmin tarvitseville.	Yhteisessä käytössä olevien parkkipaikkojen järjestäminen ja niiden varausjärjestelmän luominen. Pidemmällä ajanjaksolla koko parkkipaikkajärjestelmän uudelleenarviointi ja kehittäminen.	Korkeampi käyttöaste nykyisten paikkojen määrällä. Lyhyempi jonotuslista.	Välilliset kustannukset ja virastotalon tilaratkaisut
Virka- ja vuokra-autojen käytön tehostaminen.	Erilaisiin tilaisuuksiin kannattaa matkustaa yhteisellä virka- tai vuokra-autolla joukkoliikenteen sijaan, mikäli kulkijoita on useita. Hyödyntää synergioita maastokäynneissä.	Kannustaminen järkevään matkustuksen suunnitteluun. Matkustusohjeistuksen selkeyttäminen tarvittavilta osin.	Matkalaskutusten kustannukset vähenevät	Välilliset kustannukset
Kestävän ja turvallisen ajamisen tiedon ja taidon lisääminen.	Autojen suuri käyttö työ- ja työasiamatkoilla.	Virka-autojen käyttökäytäntöjen selkeyttäminen. "Pikaohjeiden" luominen (mm. mistä löytyy avaimet, missä autot ovat). Järjestetään autoihin tutustumisinfoja. Pidemmän ajanjakson toimina taloudellisen ja turvallisen ajon koulutuksen järjestäminen.	Liikenneturvallisuuden paraneminen. Päästöjen ja kustannusten väheneminen.	

Parkkipaikkajärjestelmän kehittäminen on yksi suurin ja haasteellisin liikkumissuunnitelman toimenpide-ehdotus. Nykyinen järjestelmä on koettu ongelmalliseksi monella eri tavalla, kuten paikan saannin pitkän jonotuksen ja toisaalta paikkojen vajaakäytön osalta. Tila on kuitenkin rajallinen, eikä paikkojen nykyistä määrää voida suurentaa, eikä tämä ole tavoiteltavaa kestävän liikkumisen näkökulmasta. Nykyisen järjestelmän mukaisesti paikat ovat henkilökohtaisia, eikä yhteiskäyttöisiä paikkoja ole käytössä. Liikkumissuunnitelman osalta ensisijainen tarve parkkipaikkajärjestelmän kehittämisessä on lähteä kehittämään juuri yhteiskäyttöisiä



parkkipaikkoja. Yhteiskäyttöisten paikkojen voi nähdä vähentävän tarvetta pitää henkilökohtaista paikkaa ja sitoutuneisuutta auton käyttöön. On kuitenkin hyvä huomioida, että kestävän autoilun edistäminen ja nykyisen parkkipaikkajärjestelmän ongelmat vaativat taakseen suuremman parkkipaikkajärjestelmän kehittämisen.

Virka- ja vuokra-autojen käytön tehostaminen liittyy järkevän matkustuksen suunnitteluun. Virkamatkoja tehdään paljon, ja matkat suuntautuvat hyvinkin kauaksi. Samansuuntaisia matkoja tehdään paljon, ja usein samaan kohteeseen matkustaa useampikin henkilö. Nykyinen matkustusohjeistus kehottaa ympäristöystävällisyyden mukaisesti ensisijaisesti joukkoliikenteen käyttöön, ja toiseksi virka-auton tai vuokra-auton käyttöön. Joissakin tilanteissa matkustaminen yhdessä autolla olisi huomattavasti taloudellisempaa, turvallisempaa ja tehokkaampaa kuin itsenäinen julkisella liikenteellä matkustaminen. Virka-autojen käyttöä tulisi myös harkita lyhyiden matkojen käytössä, joissa mahdollisuutena on käyttää muita kulkumuotoja. Näin virka-autot jäisivät niitä enemmän tarvitsevien käyttöön. Virka- ja vuokra-autojen käytön tehostaminen ei kuitenkaan saa vaikuttaa työnkuvaan tai työn tehokkuuteen.

Kestävän ja turvallisen ajamisen tiedon ja taidon lisäämisellä halutaan kohdistaa vaikutus suoraan yksittäiseen henkilöön, niin usein kuin harvemmin autoileville. Harvemmin vuokra- ja virka-autojen käyttävien keskuudessa ongelmia voi tuottaa epätietoisuus autojen käyttöön liittyvistä toimintatavoista ja myös autojen säädoista ja muista ominaisuuksista. Henkilöstöä voitaisiin ohjeistaa turvallisempaan ajoon esimerkiksi selkeiden ”pikaohjeiden” ja virka-autojen tutustumisinforin avulla. Pidemmällä aikatahtimella toimenpidettä tulee kohdistaa enemmän turvallisen ja kestävän auton hallintaan esimerkiksi erilaisien koulutuksien kautta.

#### **5.2.4 Toimintatapojen ja olosuhteiden kehittäminen**

Toimintatapojen ja olosuhteiden kehittämisessä pyritään saavuttamaan kaikki työntekijät kulkutapaan katsomatta. Jokaisen ELY-keskuksessa työskentelevän työntekijän liikkuminen on yksilöllistä niin työ- kuin työasiamatkojen osalta. Toimenpiteillä pyritään kestävän liikkumisen edistämiseen työn joustavuuden, erilaisen informaation ja työajan tehostamisen kautta. Pyrkimyksenä on erityisesti tehostaa liikkumista kokonaisvaltaisesti, sekä vähentää turhien työasiamatkojen tekemistä. Toimintatapojen ja olosuhteiden kehittämisessä tulee muistaa työntekijän yksilöllisyys, sillä yksittäinen toimenpide saattaa vaikuttaa eri työntekijöihin hyvinkin eri tavalla. Kehittämistyössä tuleekin painottaa pehmeitä keinoja.

Toimenpide-ehdotukset (Taulukko 5.4) liittyvät työnteon joustavuuden lisäämiseen, neuvottelujen kehittämiseen sekä liikkumisen koskevan tiedon lisäämiseen. Toimenpide-ehdotuksiksi on valittu: etätyömahdollisuuskäytäntöjen selkeyttäminen, neuvotteluhuoneiden käytön tehostaminen ja etäneuvottelulaitteiden käyttömahdollisuuksien varmistaminen, viestinnän lisääminen talon sisällä, sekä kampanjoihin, tempauksiin, tapahtumiin yms. osallistuminen.

**Taulukko 5.4** Pirkanmaan ELY-keskus: toimenpiteitä toimintatapojen ja olosuhteiden kehittämiseen

Toimenpide	Perustelu	Keinot	Vaikutus ja hyödyt	Kustannukset
Työnteon joustavuuden lisääminen.	Joustavammat ja yksilöllisemmät työskentelymahdollisuudet. Edistää kestäväää ja turvallista liikkumista.	Selkeämpi ohjeistus etätyökäytäntöön ja informointi etätyömahdollisuuksista.	Työssä jaksamisen lisääntyminen. Turvallisuuden lisääntyminen. Päästöjen ja kustannusten väheneminen.	Välilliset kustannukset
Kampanjoihin, tempauksiin, tapahtumiin yms. osallistuminen.	Innostaminen kestäväään liikkumiseen tehokas ja helppo yhteisöllisyyttä lisäävä keino.	Osallistuminen erilaisiin tempauksiin (esim. kilometrikisa). Omien tempausten ja tapahtumien järjestäminen esim. virkistyspäivien yhteydessä.	Lisää tietoisuutta ja osaamista. Luo työhyvinvointia.	Välilliset kustannukset
Neuvotteluhuoneiden käytön tehostaminen ja etäneuvottelulaitteiden käyttömahdollisuuksien varmistaminen.	Neuvotteluhuoneita kaivataan lisää, mutta huoneet osin vajaakäytössä. Työasiamatkojen määrä korkea. Paljon pitkiä työasiamatkoja joita voitaisiin korvata videoneuvotteluilla. Videoneuvottelutiloj a kaivataan lisää. Videoneuvottelutiloj a varataan vaikei laitteita tarvita.	Selkeämpi info siitä, missä eri neuvotteluhuoneet tai ryhmätyötilat sijaitsevat (esim. kartta). Varausjärjestelmän ajantasaistaminen. Käytännöiksi tilojen varaaminen nykyistä enemmän käyttötarkoituksen mukaan. Riittävien videoneuvottelumahdollisuuksien turvaaminen.	Työasiamatka tarpeen vähentyminen. Työajan monipuolisempi käyttö.	Kiinteät kustannukset ja välilliset kustannukset
Viestinnän lisääminen talon sisällä.	Tarve kestävään liikkumisen teeman jatkuvalle esillä pitämiselle.	Liikkumista ja matkustusta koskevan tiedon jatkuva ylläpito intrassa. ”Viikon vinkki” – tyyliiset jutut.	Tiedon kokoaminen keskitetysti, nopeasti ja kätevästi kaikille	Välilliset kustannukset

Etätyö edistää turvallista ja kestäväää liikkumista vähentämällä liikkumistarvetta. Turvallisuuteen liittyvät näkökohdat korostuvat tilanteissa, joissa etätyötä jätään tekemään kotiin esimerkiksi huonojen keliolosuhteiden takia. Etätyöllä voidaan saavuttaa myös muita etuja kuten tehokkaampaa työntekoa ja työssä jaksamista.

Kampanjoihin, tempauksiin ja tapahtumiin osallistumisella halutaan innostaa henkilöstöä liikkumaan kestävämmiin. Tapahtumien avulla voidaan työntekijälle tarjota tietoa ja osaamista terveelliseen, kestäväan ja turvalliseen liikkumiseen, joka osaltaan lisää työhyvinvointia ja mielekkyyttä työntekoon.

Neuvotteluhuoneiden käytön tehostamisen ja etäneuvottelulaitteiden käyttömahdollisuuksien varmistamisen avulla halutaan vaikuttaa työasiamatkojen tarpeen vähentymiseen ja työajan monipuolisempaan käyttöön. Etäneuvottelumahdollisuuksien turvaamiseksi tulisi videoneuvottelutiloja varata ensisijaisesti niihin neuvotteluihin, joissa videolaitteita tarvitaan. Muissa neuvotteluissa voi käyttää enemmän muita neuvottelutiloja. Tietoisuutta kaikista käytössä olevista neuvottelu- ja ryhmätyötiloista tulisi lisätä.

Viestinnän lisäämisen avulla voidaan jatkuvasti pitää yllä kestäväan liikkumisen teemaa ja kertoa erityisistä ajankohtaisista asioista. Sen lisäksi, että intrassa tulisi olla kootusti liikkumista ja matkustamista koskevaa selkeää tietoa, voidaan aika ajoin esimerkiksi viikon vinkin avulla nostaa esille erityisiä teemoja.

## 6 Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikkumissuunnitelma: nykytilanne ja toimenpidesuunnitelma

### 6.1 Nykytilanne

Kuten Pirkanmaan ELY-keskuksessa, myös Pohjois-Savon ELY-keskuksessa lähtötilanne liikkumisen ohjauksen kannalta on hyvä. Olemassa olevat edut, säädökset ja kiinteistöjen tilat tukevat kestäväää liikkumista. Erityisesti liukuva työaika, pyörähuoltotuki ja joukkoliikennetuki ovat hyviä esimerkkejä jo olemassa olevista liikkumista ohjaavista toimista. Kuopion toimipiste sijaitsee myös keskeisellä paikalla keskustassa, joka mahdollistaa sujuvan kulkemisen niin jalkaisin, joukkoliikenteellä kuin pyörällä.

Nykytilan haasteet ilmenevät pienissä puutteissa sekä toimintatapojen ja käytäntöjen tiedon puutteesta, kuten myös Pirkanmaalla. Ongelmia luo myös puutteellinen joukkoliikenneyhteys sekä rajallinen työnantajan järjestämän pysäköinnin tila

#### 6.1.1 Kiinteistön katselmuksen ja liikkumista koskevien käytäntöjen selvityksen tulokset

##### *Parkkialue*

Kuopion toimipisteen parkkipaikat sijaitsevat hallissa ja pihalla. Parkkipaikkoja on yhteensä 54. Kaikki paikat ovat pistokkeellisia, ja hallissa on varaus yhdeksälle sähköautolle. Virka-autoja on yhteensä 14, joista neljä on henkilökohtaisessa käytössä. Pysäköintilupa henkilöstön 40 paikkaan on jaettu 50 henkilölle kriteerien perusteella. Kaikki halukkaat eivät ole saaneet työnantajan järjestämää paikkaa. Lupa myönnetään vuodeksi kerrallaan, josta työntekijä maksaa vuosimaksun. Talon sisäisillä virka-autoilla on kuitenkin pysyvä paikka. Parkkialue on koettu toimiviksi, mutta esille on noussut pieniä puutteita, kuten paikkojen vähäinen määrä ja kylmäkäynnistys tienvarsipaikoilla.

Pyöräparkki sijaitsee pääsisäänkäynnin läheisyydessä, jossa tilaa on 20 pyörälle. Telinemallina toimii eturengaskiinnitys, joka on kiinteästi kiinni lasisessa katoksessa, kuten kuvasta 6.1 voi nähdä.



**Kuva 6.1** Kallanrannan pääsisäänkäynnin pyöräparkki

Virkapyöriä on käytössä kolme, jotka kaikki ovat ELY-keskuksen omia. Pyörät ovat vapaassa käytössä, eikä erillistä varausjärjestelmää ole. Pyöräpaikan ongelmaksi koetaan paikkojen vähäinen määrä, mutta muutosta on tapahtunut positiivisempaan suuntaan tarkastelun jälkeen, ja paikkoja on lisätty. Pohjois-Savon ELY-keskuksella on käytössä pyöräilytuki, joka annetaan kaikille yli kuusi kuukautta palvelusuhteessa olevalle työntekijöille ja jolla ei ole käytössä työsuhdematkalipputukea tai työnantajan järjestämää pysäköintipaikkaa. Tuki on oikeutettu vain pyörähuoltoon.

### **Sosiaalitilat**

Suihkuilla ja lukittavilla säilytyskaapeilla varustetut sosiaalitilat ovat kaikkien työntekijöiden käytössä, ja ne sijaitsevat lähellä uloskäyntiä ja leimauspistettä. Sosiaalitilat ovat siistit ja käyttöönsä soveltuvat. Sosiaalitiloja käyttävät niin työmatkaliikkujat, kuin kuntosalin käyttäjät. Ongelmaksi on kuitenkin osoittautunut kaappien suurempi tarve, sekä kuivausmahdollisuuden puute.

### **Neuvottelutilat**

Neuvottelutiloja sijaitsee niin aulakerroksessa, kuin myös työskentelykerroksissa. Tiloja on yhteensä 15, joista kuusi sijaitsee aulassa, ja loput muissa kerroksissa. Kaikissa tiloissa on varustuksena liitännäismahdollisuus kannettavalle, isot näytöt ja etäneuvottelumahdollisuus. Neuvottelutiloihin on olemassa toimiva varausjärjestelmä. Tilojen lisäksi jokaisella työntekijällä on mahdollisuus henkilökohtaiseen videoneuvottelulaitteiden hankintaan.

### **Toimintatavat**

Kuten Pirkanmaalla ja muissakin ELY-keskuksissa on Pohjois-Savossa toiminnassa yhteisesti laadittu ohjeistus työajasta. Pohjois-Savon ELY-keskuksessa on toistaiseksi käytössä työsuhdematkalippu, joka on oikeutettu kaikille yli kuuden kuukauden työsuhteessa oleville työntekijöille, ja joilla ei ole käytössä työnantajan osittain maksamaa parkkipaikkaa tai pyörähuoltoetua. Työntekijä voi käyttää etua itselleen parhaiten soveltuvaan matkalippuvaihtoehtoon.

Pohjois-Savon ELY-keskus on myös osallistunut viimeisten vuosien aikana erilaisiin valtakunnallisiin ja seudullisiin kampanja- ja teemapäiviin, kuten pyöräilyviikkoon. Myös työkyky-toiminta pyrkii tukemaan työntekijöiden hyvinvointia ja liikkumista, mutta ei suoraan kohdista toimintaansa työliikkumiseen.

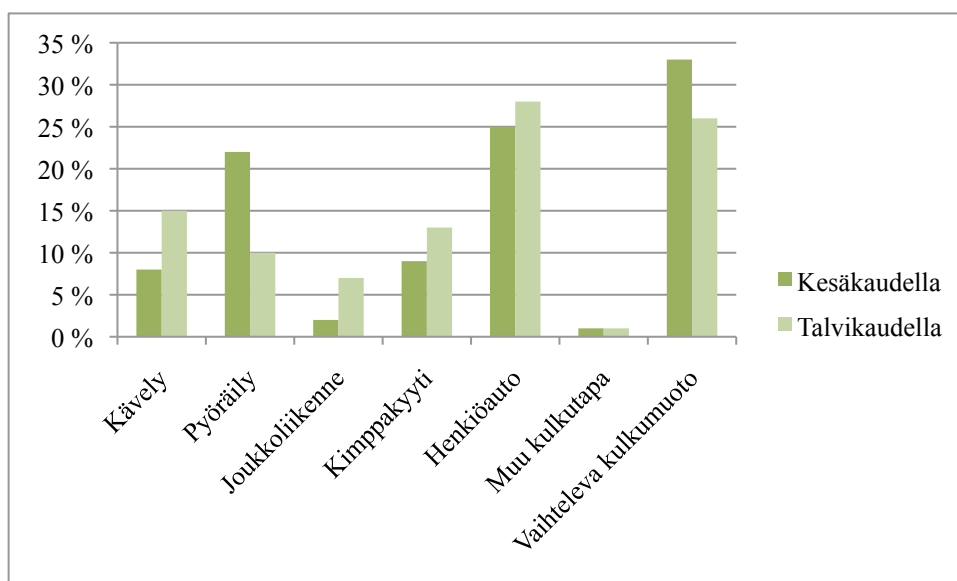
Työasiamatkoja ohjeistaa matkustusohje, jossa on mainittu niin matkustukseen liittyviä linjauksia, menettelytapoja, toimintamalleja kuin myös käytännön ohjeita joita työntekijän on hyvä tuntea. Matkustusohje on sama kuin Pirkanmaan ELY-keskuksessa, lukuun ottamatta alkolukkoa, jota ei käytetä Pohjois-Savon ELY-keskuksessa

### **6.1.2 Henkilöstökyselyn tulokset**

#### ***Työmatkat***

Keskimääräinen työmatkan yhdensuuntainen pituus kyselyyn vastanneiden keskuudessa on 18,5 kilometriä, ja työmatkaan käytetään aikaa 27 minuuttia. Suurella osalla vastaajista on kuitenkin suhteellisen lyhyt työmatka, sillä 39 prosenttia asuu alle viiden kilometrin ja 64 prosenttia alle kymmenen kilometrin etäisyydellä työpaikasta. Työmatka on 10–40 kilometriä 21 prosentilla ja sitä pitempi 15 prosentilla vastaajista. Työmatkan poikkeamia tehdään paljon, sillä 62 prosenttia vastanneista mainitsee tekevänsä poikkeaman päivittäin, lähes aina tai useita kertoja viikossa. Vain 15 prosenttia vastanneista mainitsi tekevänsä poikkeamia erittäin harvoin tai ei ollenkaan. Henkilöstökyselyn vastauksien pohjalta selvitettiin eri kulkumuotojen käyttömahdollisuutta. Parhaimmaksi kulkumuotovaihtoehdoksi nousi yksin matkustaminen henkilöautolla ja pyöräily. Kimppakyyti ja joukkoliikenne nähtiin vaikeina vaihtoehtoina, joissa noin puolet vastaajista sanoo kulkumuodon olevan lähes mahdoton vaihtoehto.

Kyselyn perusteella pystyttiin luomaan työntekijöiden nykyinen kulkumuotojakauma (Kuva 6.2). Kulkutapajakauma määriteltiin erikseen kesäaikana ja talviaikana jotta vuodenaikojen eroavaisuudet saadaan selville kulkutavan valinnasta. Kulkujakauma on jaettu kävelyyn, pyöräilyyn, joukkoliikenteeseen, henkilöautoiluun (yksin matkustaminen), kimppakyytiin, muihin kulkumuotoihin, sekä vaihtelevan kulkumuodon käyttäjiin. Tässä kimppakyydillä kulkevaksi luetaan henkilöautossa matkustava, sekä kuljettaja, joka kuljettaa muita matkustajia kyydissään. Vaihtelevan kulkumuodon käyttäjäksi lasketaan henkilö, jolla ei ole pääsääntöistä kulkumuotoa, vaan käyttää viikon aikana useita eri kulkumuotoja. Kulkutapajakauma on luotu huomioimalla kaikki matkat, jotka suoritetaan päivittäin tai lähes aina. Näin ollen vaihtelevan kulkumuodon käyttäjiksi on luokiteltu työntekijät, jotka mainitsivat henkilöstökyselyssä, ettei heillä ole kulkumuotoa, jota käyttäisivät päivittäin tai lähes aina.



**Kuva 6.2** Pohjois-Savon ELY-keskuksen kulkutapajakauma keväällä 2013

Suurimman ryhmän muodostavat vaihtelevan kulkumuodon käyttäjät, sillä useat työntekijät käyttävä useampia kulkumuotoja työmatkallansa (kesäkaudella 33 %, talvikaudella 26 %). Vaihtelevan kulkumuotojen käyttäjien kesken kulkumuodoksi valitaan kuitenkin usein auto, sillä useita kertoja viikossa auton valitsee kesäkaudella 62 prosenttia ja talvikaudella 71 prosenttia. Pyöräily on myös suhteellisen usein käytetty kulkumuoto kesäkaudella (40 %), mutta kävely, talviaikainen pyöräily ja joukkoliikenne ovat hyvin harvoin vaihtoehtoina.

Yksittäisestä kulkumuodosta suurimman ryhmän muodostavat henkilöautolla kulkevat (kesäkaudella 34 %, talvikaudella 41 %). Kyseisen kulkumuodon valintaan vaikuttaa erityisesti matkan pituus, nopeus, helppous, muiden kulkumuotojen haasteellinen käyttö, sekä poikkeamat työmatkalla. Kimpakyydin käyttö henkilöautoilun määrästä on suhteellisen korkea (kesäkaudella 9 %, talvikaudella 13 %). Kun vaihtelevan kulkumuodon käyttäjiä ei huomioida, henkilöautoilun määrät ovat kesäkaudella 50 prosenttia ja talvikaudella 56 prosenttia.

Kesäkaudella hyvin suureksi ryhmäksi muodostui pyörällä töissä käyvät, joita on 22 prosenttia vastaajista. Talvikaudella pyöräilijöiden määrä laskee kuitenkin kymmeneen prosenttiin, jolloin useat pyöräilijät siirtyvät kävelijöiksi tai vaihtelevan kulkumuodon käyttäjiksi. Jalkaisin kulkevien määrä on talvikaudella 15 prosenttia ja kesäkaudella kahdeksan prosenttia. Kun vaihtelevan kulkumuodon käyttäjiä ei huomioida, kesäkaudella määrät ovat pyöräilyssä 33 prosenttia ja jalankulussa 12 prosenttia, sekä talvikaudella pyöräilyssä 14 prosenttia ja jalankulussa 20 prosenttia.

Pienimmät ryhmät muodostavat joukkoliikenteen käyttäjät sekä muilla kulkutavoilla liikkuvat. Joukkoliikenteen käyttäjiä on kesäkaudella kaksi prosenttia ja talvikaudella seitsemän prosenttia. Muiden kulkumuotojen osalta esiin nousi moottoripyöräily ja useamman kulkutavan yhdistelmä, ja määrä jää molempina kausina yhteen prosenttiin. Eri kulkutapojen käyttömahdollisuudessa, joukkoliikenne koettiin kaikista

vaikeimmaksi kulkumuodoksi. Ongelmaksi nousi erityisesti jatkoyhteyden puute asemalta ja torilta kallanrantaan. Vaihtelevan kulkumuodon käyttäjien joukossa on kuitenkin suhteellisen paljon joukkoliikenteen käyttäjiä erityisesti talvella. Kun vaihtelevan kulkumuodon käyttäjiä ei huomioida jakaumassa, joukkoliikenteen prosenttiarvot ovat kesäajalla neljä prosenttia ja talviaikana yhdeksän prosenttia. Muiden kulkumuotojen osalta määrä pysyy yhdessä prosentissa ympäri vuoden.

### ***Työasiamatkat***

Työasiamatkoja tekee vähintään kerran kuukaudessa 89 prosenttia vastaajista. Työasiamatkoiksi luokitellaan kaikki työpaikan ulkopuolelle päivän aikana suuntautuvat matkat, ja se voi alkaa joko työpaikalta tai kotoa. Matkoista käytetään myös nimitystä virkamatka. Kuopion, Joensuun, ja Mikkelin välillä kuljettavia matkoja ei kuitenkaan aina lasketa työasiamatkoiksi, vaan ne kuuluvat osittain työmatkojen piiriin.

Työasiamatkojen pituudet jakautuvat tasaisesti niin pitkiin kuin lyhyisiin matkoihin kaikkien matkojen osalta. Usein matkoja suorittavien kesken lyhyet alle viiden kilometrin matkat ja pitkät yli 100 kilometrin matkat nousivat muita matkapituuksia voimakkaammin esille. Lyhyitä alle 10 kilometrin matkoja tekee vähintään kerran viikossa 33 prosenttia vastaajista, ja pitkiä yli 100 kilometrin matkoja 35 prosenttia.

Virkamatkoilla käytetyistä kulkutavoista suurimpina ryhminä esille nousi jalankulku, virka-auton ja vuokra-auton käyttö. Lyhyiden matkojen osalta käytettyjä muotoja ovat edellä mainittujen lisäksi pyörä ja oma auto. Omaa autoa käytetään myös pitkillä matkoilla, huomattavasti enemmän kuin joukkoliikennettä. Joukkoliikenteen käyttö on kaikkiaan hyvin vähäistä, vaihtoehtoista suosituin on linja-auto. Lentokoneen ja junan välillä ei ollut käyttäjämäärässä suurta eroa, junaa käytetään hieman useammin.

ELY-keskuksessa on olemassa neljä virkapyörää. Kaikista vastaajista pyörän käyttömahdollisuudesta oli tietoisia 73 prosenttia. Pyörien käyttöaste on kuitenkin hyvin alhainen, ja potentiaalia suuremmalle käytölle löytyy. Virkapyörien tiedotus koettiin myös puutteelliseksi.

### ***Kiinteistöön kohdistuvat kysymykset***

Parkkialue koettiin pääasiassa toimivaksi kokonaisuudeksi pienin puuttein. Voimakkaimmiksi ongelmiksi koetaan alueen parkkipaikkojen puute, työnantajan järjestämän parkkialueen talviaikainen kunnossapito, sekä talviaikainen kylmäkäynnistys katupaikoilla. Alueen pysäköintipaikkojen saatavuus koettiin mielipiteestä poiketen melko hyväksi, sillä vain 16 prosenttia vastaajista koki pysäköintipaikan saatavuuden vaikeaksi tai melko vaikeaksi. Saatavuus koettiin autoilijoiden keskuudessa yleistä mielipidettä vielä paremmaksi.

Pyöräpaikkojen osalta useat eivät vastanneet tai antaneet mielipidettä pyöräpaikkojen kysymyksiin, sillä käyttökokemusta ei vielä ollut heille syntynyt. Voimakkaimmin vastauksista ilmeni kuitenkin pyöräparkkien puute, joista toiveina oli erityisesti katoksellinen ja runkolukittava malli. Parkkeja toivottiin myös kaikkien uloskäyntien edustalle. Yleisesti nykyinen paikka koettiin toimivaksi, turvallisiksi ja



sijainniltaan oikeaksi. Toiveissa ilmeni myös sisäsäilytyksen tai lukitun tilan tarve, sekä parempi talviaikainen kunnossapito.

Sosiaalitiloja mainitsi käyttävänsä 51 prosenttia kaikista vastaajista. Pyöräilijöiden keskuudessa käyttöaste on 66 prosenttia ja jalkaisin kulkevilla 53 prosenttia. Pääasiassa tilat saivat kiitosta, mutta pieniä puutteita ilmeni. Voimakkaimmin puutteista nousi esille kaappien vähäinen määrä, huono kuivausmahdollisuus, liian pienet kaapit, sekä istuintilan puute.

Neuvottelutiloja koskevien kysymysten vastaukset jakaantuivat hyvin voimakkaasti. Nähtävissä oli myös eroja vastuualueiden välillä, mikä osaltaan johtuu erilaisista tarpeista, kuten kokoukseen osallistujien määrästä ja videoyhteyden tarpeesta. Kaikista vastaajista 46 prosenttia koki neuvottelutilojen määrän riittäväksi, mutta tilojen sijaintiin, kokoon ja laitteistoon oli kuitenkin tyytymätön 48 prosenttia vastaajista. Voimakkaimmin kommentoissa esille nousi suurempien tilojen puute, huono ilmanvaihto, lasikoppitilojen yksityisyyden puute, sekä heikko ääneneristys.

### ***Edut ja mahdollisuudet***

Etätyöskentely koettiin haluttavana työmuotona, ja 77 prosenttia vastaajista haluaisi tehdä etätyötä. Voimakkaimmin etätyöskentelyä haluttaisiin tehdä vain muutaman kerran kuukaudessa tai kerran viikossa (48 % vastaajista). Kuitenkin vain 64 prosenttia vastaajista kokee, että voisi hyödyntää etätyöskentelymahdollisuutta. Etätyöskentelyn osalta kyselyssä nousi myös esille, että etätyöskentelyn toimintatavat ovat hieman epäselvät työntekijöiden keskuudessa.

Kysymys kimppakyytiläisten etuoikeutena autopaikkaan jakoi mielipidettä, vaikka kaikkien vastaajien kesken reilu enemmistö kannattaa ajatusta. Kimppakyydin autopaikan kannattajia olivat erityisesti joukkoliikenteen ja pyöräilyn käyttäjät. Autoilijoiden keskuudessa autopaikan omistajuus vaikutti mielipiteeseen negatiivisesti ja autopaikan tarve positiivisesti.

Työnantajan järjestämistä eduista voimakkaimmin nousi esille erilaisiin koulutuksiin osallistuminen, kuten liikenneturvallisuus ja taloudellisen ajotavan koulutus. Yksittäisten etujen osalta kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä lisättäisiin, mikäli työmatkaliikkuville olisi tarjolla ilmainen aamupala, pidempi joukkoliikenteellä suoritettu työmatka olisi osa työaikaa, sekä peseytymiseen ja vaatteiden vaihtoon saisi käyttää työaikaa.

### ***Turvallisuus***

Tapaturmia työmatkaliikenteessä on sattunut yhdelle prosentille vastaajista viimeisen kolmen vuoden aikana. Vastaavasti läheltä piti tilanteen on kokenut huimat 67 prosenttia vastaajista viimeisen kolmen vuoden aikana. Suurimpina vaaratekijöinä työmatkalla pidetään liukkautta, autoilijoiden piittaamattomuutta niin yleisellä tasolla kuin väistämisvelvollisuuksissa ja vilkasta liikennettä. Työasiamatkojen osalta suurimmiksi vaaratekijöiksi mainitaan huono sää, vieras auto, liukkaus ja pitkä matka.

## 6.2 Toimenpidesuunnitelma

Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikkumissuunnitelman toimenpidesuunnitelma muodostettiin määrittelemällä neljä tavoiteryhmää, joiden alle on muodostettu tavoitteeseen kohdistuvia toimenpide-ehdotuksia. Toimenpiteet kohdistuvat kävelyn ja pyöräilyyn, joukkoliikenteeseen, autoiluun, sekä toimintatapoihin ja olosuhteisiin. Laajahkolla valikoimalla ja useiden toimijoiden yhteistyöllä tavoitellaan toimenpiteiden vaikuttavuutta.

### 6.2.1 Kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet

Pyöräilyyn ja kävelyn kohdistuvilla tavoitteilla pyritään erityisesti kestävän liikkumisen lisäämiseen, ympäristöystävällisyyteen ja turvallisuuden kasvattamiseen. Jalankulkijoille ei ole suoraan kohdistettua etua, mutta pyöräilijöillä on ollut mahdollisuus vuoden 2013 alusta pyörähuoltoetuun tietyin kriteerein. Kuopiossa kaikilla työntekijöillä on kuitenkin käytettävissä erinomaiset sosiaalityilat suihkuilla ja lukittavilla kaapeilla, jotka palvelevat erityisesti pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Pyörille on varattu katettu pysäköintitila kiinteistön pääsisäänkäynnin luona ja avopaikkoja muiden sisäänkäyntien läheisyydessä. Lukitun tilan mahdollisuus kuitenkin toistaiseksi puuttuu. Pyöräilyn ja kävelyn kulkutavan kasvattamisessa ei tarvitsekaan puuttua suurin rakenteellisin ratkaisuin, sillä olemassa olevat tilat luovat hyvän pohjan liikkumisen lisäämiselle. Parhaiten pyöräilyä ja kävelyä voidaan tehostaa pienillä toimenpiteillä, jotka kohdistuvat nykyisten etuisuuksien säilyttämiseen, tiedon lisäämiseen sekä toiminnan ja Kallanrannan tilojen selkeyttämiseen.

Kuopiossa lyhyitä työasiamatkoja tehdään paljon ja pyöräily on helppo keino liikkua kaupungin sisällä. Usein mahdolliset pyörämatkat tehdään kuitenkin omilla pyörillä, jalkaisin tai autolla, vaikka matkoihin on mahdollista käyttää olemassa olevia virkapyöriä. Pyörien käyttö koetaan vaikeaksi, ja useat kokevatkin että perille pääsee helpommin ja nopeammin kävellen kuin virkapyörällä. Suurimmat ongelmat ovat epätietoisuus virkapyörän sijainnista, kunnosta sekä käyttöönoton käytännöistä. Ongelmaksi koetaan myös pyöräilyn turvattomuus Kuopion keskustassa. Nykyinen virkapyörien tila ohjaa osaltaan useat autoilijat käyttämään omaa autoansa myös lyhyissä työasiamatkoissa. Lyhyiden työasiamatkojen osalta olisikin tärkeää saada vähennettyä juuri virka- ja vuokra-autojen sekä omien autojen käyttöä.

Pyöräilyn ja kävelyn tavoitteiden osalta on päädytty neljään toimenpide-ehdotukseen, joista kolme kohdistuu työmatkoihin ja yksi virkamatkoihin (Taulukko 6.1). Liikkumisen ohjaustyön ollessa vasta alkuvaiheessa, on tärkeää että pääpaino liikkumissuunnitelmassa kohdistuu olemassa olevien toimintatapojen ja kiinteistön kehittämiseen ongelma-asioiden osalta, jotta liikkumisen ohjaus saavuttaisi kestävän pohjan pyöräilyn ja kävelyn kulkutavan säilyttämisessä ja kasvamisessa. Tämän vuoksi valittuina keinoina esitetään olemassa olevan pyörähuoltoedun säilyttäminen, Kuopion toimipisteessä pyöräpaikkojen lisääminen ja kunnossapidon parantaminen, virka-pyörän käytön lisääminen, sekä tempauksiin osallistuminen. Toimenpiteiksi on valittu: Kävelyn

ja pyöräilyn kulkutavan kasvattaminen, Pyörille riittävästi turvallisia katettuja säilytyspaikkoja, virkapyörän käytön lisääminen, sekä turvalliset kävely- ja pyörätiet toimitilan läheisyydessä.

**Taulukko 6.1 Pohjois-Savon ELY-keskus: kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteet**

Toimenpide	Perustelu	Ensisijaiset keinot	Toissijaiset keinot	Vaikutus ja hyödyt
Kävelyn ja pyöräilyn kulkutavan lisääminen	Pyöräily ja kävely kulkumuotona mahdollinen vaihtoehto useille työntekijöille	Ylläpitää olemassa oleva pyörähuoltoetu. Erilaisiin tempauksiin osallistuminen.	Kehittää sosiaalitilaa (lisäämällä kuivausmahdollisuus, tarjoamalla useammalle mahdollisuus omaan säilytyskaappiin / lisäämällä säilytyskaappeja sosiaalitilojen ulkopuolelle). Tarjota vaihtoehtoinen etu työmatkansa käveleville.	Hyvinvointi ja turvallisuus lisääntyy. Päästöt, kustannukset ja poissaolot vähentyvät.
Polkupyörille riittävästi turvallisia katettuja säilytyspaikkoja	Katettuja pyöräpaikkoja tällä hetkellä ulkona 20. Todellinen kesäaikainen tarve selviää myöhemmin.	Pyöräparkkien sijoittaminen pääuloskäyntien läheisyyteen. Hyvä talviaikainen kunnossapito. Pyörille sisäsäilytys mahdollisuus.	Katettujen ja runkolukittavien pyöräparkkien lisääminen.	Turvallinen ja suojaisa säilytys lisää pyöräilyn houkuttelevuutta.
Virkapyörän käytön lisääminen	Virkapyörän käyttöaste on hyvin alhainen. Lyhyiden työasiamatkojen suuri määrä.	Informoinnin lisääminen. Pyörien ja varusteiden tarkistus ja huolto. Virkapyörien yhdenmukaistaminen (maalaukset, ELY-logo).	Sähköpyörän hankinta. Pyöräyhteys asemalta Kallanrantaan (säilytys asemalla / kaupunkipyörä).	Lisää työterveyttä ja vähentää päästöjä.
Turvalliset kävely- ja pyörätiet toimitilojen ympäristössä	Suuri läheltä piti tilanteiden määrä. Talviaikainen kunnossapito koettu heikoksi.	Korkealaatuinen huolto ja kunnossapito.		Vähentää mahdollisia tapaturmia. Lisää houkuttelevuutta.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutavan kasvattamisessa pyritään lisäämään ja säilyttämään jo korkealla oleva käyttöaste. Korkean käyttöasteen takana on lyhyiden työmatkojen suuri määrä, Kuopion kaupungin hyvä pyöräilyverkosto, sekä vuoden alusta käytäntöön tullut pyörähuoltoetu. Hyvä käyttöaste voidaan taata kyseisen edun säilyttämisellä, ja osallistumalla erilaisiin tempauksiin. Tempauksiin osallistumisella voidaan ohjeistaa ja innostaa työntekijöitä kestävästä liikkumisesta ja oman terveyden edistämisestä.

Erinomaisena keinona on myös nykyisten sosiaalityötilojen kehittäminen, sillä hyvät puitteet ja henkilökohtainen lukittu säilytyskaappi sosiaalityötilassa ovat erittäin tärkeä tuki jalkaisin ja pyöräillen töihin tuleville. Näiden kulkumuotojen käyttäjillä on tarve vaatteiden ja varusteiden säilytykseen, jotta henkilökohtaisia tavaroita ja vaatteita ei tarvitse kuljettaa joka päivä työpaikan ja kodin välillä. Varausjärjestelmän luominen ja kaappien lisääminen madaltaa myös kynnystä pyöräilyyn ja kävelyyn.

Kuopion uuden kiinteistön pyöräpaikkojen määrässä on puutteita, eikä se vastaa olemassa olevaa käyttöastetta. Pyöräparkkien tarvetta tulisikin tarkastella kuluvan vuoden aikana, ja lisätä alueita jokaisen pääuloskäynnin läheisyyteen. Pyörätilojen malleissa tulisi suosia runkolukittavia malleja, ja parkkialue olisi hyvä olla katettu mahdollistaen korkealaatuisen talviaikaisen säilytyksen. Kiinteistössä ei ole myöskään toistaiseksi käytössä pyörien sisäsäilytysmahdollisuutta, joka olisi tärkeä etu pitkäkestoisempia työasiamatkoja tekeville.

Virkapyörien käyttö on hyvin vähäinen, mutta mahdollisuus käyttöasteen nostamiseen on korkea, sillä lyhyitä työasiamatkoja tehdään päivittäin. Pyöriä tulisi ensisijaisesti huoltaa ja kunnostaa, jotta pyörän käyttöönotto olisi nopeaa ja helppoa. Nykyinen järjestelmä tulisi kehittää helpommin toimivaksi, ja pyörien käyttömahdollisuudesta ja kunnosta tulisi tiedottaa nykyistä enemmän. Tietoisuus pyörän kunnosta ja tilasta madaltaa pyörän käyttöönottoa, eikä työntekijän tarvitse käyttää aikaa pyörän kunnostamiseen. Virkapyörien käytön kasvaessa pyörämäärää kannattaa kartuttaa sähköpyörällä matkojen helpottamiseksi.

Suurimmaksi ongelmaksi pyöräilyssä ja kävelyssä voidaan todeta läheltä piti tilanteiden määrän, johon työnantaja voi pyrkiä vaikuttamaan tarjoamalla työntekijöille turvavälineitä, koulutusta, sekä kehittämällä kiinteistön piha-alueita. Toimenpideehdotukseksi onkin laadittu turvalliset kävely- ja pyörätiet toimitilojen ympäristössä, sillä toimitilan ympäristön parantaminen kohdistuu kaikkiin työntekijöihin kulkumuodosta riippumatta. Kallanrannan piha-alueella on koettu ongelmaksi kunnossapidon laatu, jolla on suora vaikutus työntekijöiden liikkumisen turvallisuuteen.

### **6.2.2 Joukkoliikenteen tavoitteet**

Joukkoliikenteen käyttö Kuopiossa on hyvin matala niin yleisellä tasolla kuin ELY-keskuksessa. Joukkoliikenteen käyttö koetaan pääasiassa vain vaihtoehtoiseksi kulkumuodoksi tilanteissa jolloin muiden kulkumuotojen käyttö on lähes mahdotonta. Joukkoliikenteessä käytetään pääasiassa Kuopion sisäisiä linjoja, mutta myös seutuliikenteen käyttäjiä löytyy. Työmatkoilla juna ei käytetä, mutta työasiamatkoilla jonkin verran. Joukkoliikenteen käyttäjille on vuoden 2013 alusta jaettu joukkoliikennetuki tietyin ehdoin. Käytössä oleva työaikaliukuma mahdollistaa osaltaan myös pitkältä tulevien työntekijöiden mahdollisuuden joukkoliikenteen käyttöön.

Joukkoliikenteen käyttö on yksi tehokkaimmista kestävästä liikkumisesta tukevista kulkumuodoista. Tämän vuoksi on tärkeää että nykyinen joukkoliikenteen matala taso saadaan nostettua korkeammaksi. Joukkoliikenteeseen kohdistuvat toimenpiteet

ulottuvat myös melkein kaikille työntekijöille, sillä kävely ja pyöräily ovat lähes mahdollon kulkuvaihtoehto työntekijöille, jotka asuvat Kuopion keskustan ulkopuolella.

Joukkoliikenteen toimenpide-ehdotukseksi on valittu kaksi (Taulukko 6.2): lisätä joukkoliikenteen käyttöä työmatkalla ja lisätä joukkoliikenteen käyttöä työasiamatkoilla. Toimenpide-ehdotukset ovat haasteellisia toteuttaa, sillä käytön lisäämiseen vaikuttavat tekijät ja keinot ovat usein työnantajan vaikutuspiirin ulkopuolella. Työnantaja voi parhaiten vaikuttaa joukkoliikenteellä liikkumiseen tarjoamalla olemassa olevaa joukkoliikennetukea, sekä tukea tiedon lisäämisellä ja ohjeistuksen parantamisella.

**Taulukko 6.2** Pohjois-Savon ELY-keskus: joukkoliikenteen toimenpiteet

Toimenpide	Perustelu	Ensisijaiset keinot	Vaikutus ja hyödyt
Lisätä joukkoliikenteen käyttöä työmatkalla.	Joukkoliikennettä käytetään vähän. Joukkoliikenneyhteyden puuttuminen. Jatkoyhteys asemalta puuttuu.	Joukkoliikennetuen ylläpito myös tulevina vuosina. Tehdä yhteistyötä kaupungin kanssa reitistön kehittämisestä. Reitistöjen informaation lisääminen (intraan). Työmatka osittain työajaksi. Sovittaa joukkoliikenneaikatauluja paremmin yhteen työmatkaliikenteen kanssa.	Joukkoliikenteen käyttö helpottuu. Kustannusten ja päästöjen vähentyminen. Liikkumisen joustavuus ja turvallisuus lisääntyy.
Lisätä joukkoliikenteen käyttöä työasiamatkoilla.	Joukkoliikenne koetaan negatiiviseksi vaihtoehdoksi työasiamatkoilla. Joukkoliikenteen käyttö alhainen	Aikataulujen / informaation lisääminen (intraan). Sovittaa joukkoliikenneaikatauluja paremmin yhteen työmatkaliikenteen kanssa.	Joukkoliikenteen käyttö helpottuu.

Joukkoliikenteen käytön lisäämistä työmatkalla voidaan parhaiten edesauttaa työsuhdematkalippuedun säilyttämisellä, joka on pyörähuoltotuen lisäksi kaikista liikkumissuunnitelman toimenpiteistä olennaisin etu kestävän liikkumisen edistämisessä. Joukkoliikenteen käyttöä voidaan myös parantaa lisäämällä tietoa, joka osaltaan mahdollistaa helpomman lähestymistavan joukkoliikenteenkäyttöön, ja osaltaan nopeuttaa nykyisten joukkoliikennettä käyttävien työntekijöiden liikkumista. Helpommin lähestyttävä käyttö lisää joukkoliikenteen käyttäjiä, sekä joukkoliikenteellä kuljettujen matkojen määrää niin työ- kuin työasiamatkoilla. Suureksi ongelmaksi joukkoliikenteen käytössä koetaan myös yhteyden puuttuminen kalkanrannan kiinteistön ja Kuopion juna- ja linja-autoaseman välillä. Matkan suorittamista joukkoliikenteen tai muiden kulkumuotojen avulla tulisi tarkastella, ja tehdä kehitystyötä yhdessä kaupungin kanssa.

Joukkoliikennettä käytetään suhteellisen vähän virkamatkoilla, ja syynä voidaan nähdä epätietoisuus joukkoliikenneyhteyksistä. Tiedon lisäämisellä voidaan luoda selkeä näkemys ja tieto eri käytännöistä ja menetelmistä, jotka luovat niin

kustannussäästöjä kuin helpottavat joukkoliikenteen käyttöä. Virkamatkojen aikatauluja tulisi myös tarkastella joukkoliikenneyhteyksien kautta.

### 6.2.3 Autoilun tavoitteet

Moottoriajoneuvot ovat kaikista kulkumuodoista suurin ympäristöä kuormittava kulkumuoto. Samanaikaisesti autoilu on käytetyimpiä liikkumismuotoja, jonka vuoksi on tärkeää että autoilu on tärkeässä asemassa liikkumisen ohjauksen kehitystyössä. Henkilöautolla kulkevilla on mahdollisuus työnantajan järjestämään autopaikkaan, josta autoilija maksaa pienen vuosimaksun. Paikkoja on käytössä Kuopion kiinteistössä 54 autolle, mutta ei kuitenkaan kaikille haluaville. Työasiamatkojen osalta autoilu on pääasiallinen kulkumuoto, ja usein myös ainoa mahdollinen. Työasiamatkoille on käytettävissä virka-autoja, ja virka-autojen ollessa käytössä vuokra-autoja.

Autoilussa, kuten muissakin liikkumismuodoissa, liikkumisen ohjaus tapahtuu kevyiden toimenpiteiden kautta. Kestävän ja turvallisen autoilun edistämisessä ei ole tarkoituksena autoilun kieltäminen, vaan löytää keinoja, joilla autoilusta syntyviä kuormituksia voidaan pienentää kulkutapaa väheksymättä. Autoilun osalta on valittu kaksi toimenpide-ehdotusta (Taulukko 6.3): Päästöjen vähentäminen ja turvallisuuden lisääminen, sekä tehostaa virka- ja vuokra-autojen käyttöä työasiamatkoilla. Toimenpiteiden avulla pyritään löytämään keinoja, joilla kestävä ja turvallista autoilua voidaan edistää pitkällä tähtäimellä, ja saavuttaa kaikki henkilöautolla vähemmän tai enemmän matkustavat työntekijät. Tarkoituksena on myös löytää keinoja autoilussa oleviin ongelmatilanteisiin ja haasteisiin.

**Taulukko 6.3** Pohjois-Savon ELY-keskus: autoilun toimenpiteet

Toimenpide	Perustelu	Ensisijaiset keinot	Toissijaiset keinot	Vaikutus ja hyödyt
Päästöjen vähentäminen ja turvallisuuden lisääminen.	Pääasiallinen kulkutapa henkilöautoilu. Kylmäkäynnistysten suuri määrä	Taloudellisen ja turvallisen ajon koulutusta usein työ- ja työasiamatkinsa autoileville.	Kimppakyytijärjestelmän luominen. Parkkipaikkaetu ELY:n sisäisessä kimppakyydissä.	Vähentää päästöjä ja kustannuksia. Lisää turvallista ja taloudellista ajoa.
Tehostaa virka- ja vuokra-autojen käyttöä työasiamatkoilla.	Työasiamatkojen suuri määrä. Henkilöauto pääasiallinen kulkumuoto työasiamatkoilla.	Taloudellisten ja turvallisten virka- ja vuokra-autojen arvottaminen ykköseksi uusien autojen hankinnassa. Kimppakyytijärjestelmä työasiamatkoja varten / keskitetysti informoitu työasiamatka.		Päästöjen vähentyminen ja turvallisuuden lisääntyminen.

Autoilun päästöjen vähentämisellä ja turvallisuuden lisäämisellä pyritään kokonaisvaltaiseen autoilun kestävä liikumisen edistämiseen. Toimenpiteen

saavutettavia keinoja on lukuisia, mutta tärkeimmiksi soveltuvaksi keinoksi on valittu turvallisen ja taloudellisen ajon koulutuksen järjestäminen usein autoileville. Koulutuksen avulla halutaan ohjeistaa työntekijöitä kestävämmän liikkumisen edistämiseen. Pitkällä tähtäimellä ELY-keskuksessa voidaan kehittää kimppekyytiä kartoittamalla kimppekyydistä kiinnostuneet työntekijät, sekä luomalla kimppekyytijärjestelmä.

Virka- ja vuokra-autojen käytön tehostaminen työasiamatkoilla on olennainen toimenpide Pohjois-Savon ELY-keskuksessa matkojen määrän ja pituuden suuruuden vuoksi. Käytön tehostamista voidaan toteuttaa useilla eri keinoilla, niin taloudellisesta, turvallisesta kuin ympäristöystävällisestä näkökulmasta. Toimenpideehdotuksen olennaisimmaksi keinoksi on valittu taloudellisten ja turvallisten virka- ja vuokra-autojen arvottaminen ykköseksi uusien autojen hankinnassa. Tämän lisäksi tavoitetta voidaan saavuttaa kimppekyytijärjestelmän luomisella työasiamatkoja varten, sillä samansuuntaisia ja samaan kohteeseen tehtäviä matkoja tehdään usein. Kestävän liikkumisen mukaisesti työasiamatkoja tulisikin tarkastella kokonaisvaltaisesti, sillä joissakin tilanteissa esimerkiksi yhteisauton käyttö olisi taloudellisempaa, turvallisempaa ja tehokkaampaa kuin itsenäinen tai julkisella liikenteellä matkustaminen.

#### **6.2.4 Toimintatapojen ja olosuhteiden kehittäminen**

Toimintatapojen ja olosuhteiden kehittämisessä pyritään saavuttamaan kaikki työntekijät kulkutapaa katsomatta. Jokaisen ELY-keskuksessa työskentelevän työntekijän liikkuminen on yksilöllistä niin työ- kuin työasiamatkojen osalta. Toimintatapojen ja olosuhteiden kehittämisen avulla voidaankin keskitetysti vaikuttaa jokaiseen työntekijään. Toimenpiteillä pyritään kestävä liikkumisen edistämiseen joustavuuden, informaation ja työajan tehokkuuden lisäämisen kautta, ja monet mainituista keinoista ovat olleet jo esillä edellä mainittujen tavoitteiden toimenpiteissä. Toimintatapojen ja olosuhteiden kehittämisen pyrkimyksenä on erityisesti tehostaa liikkumista kokonaisvaltaisesti, sekä vähentää turhien työasiamatkojen tekemistä. Tavoitteen saavuttamisessa tulee muistaa työntekijän yksilöllisyys, sillä yksittäinen toimenpide saattaa vaikuttaa eri työntekijöihin hyvinkin eri tavalla. Tämän vuoksi kehittämistyössä tulee painottaa pehmeitä keinoja. Toimenpideehdotuksiksi on valittu (Taulukko 6.4): Kestävän ja vastuullisten kulkumuotojen arvottaminen ykköseksi, työnteon joustavuuden lisääminen, taloudellisempi ja turvallisempi liikkuminen kaikissa kulkumuodoissa, tiedon lisääminen, kestävä liikkumisen edistäminen työasiamatkoilla ja työasiamatkojen tarpeen vähentäminen.

**Taulukko 6.4 Pohjois-Savon ELY-keskus: toimintatapojen ja olosuhteiden toimenpiteet**

Toimenpide	Perustelu	Ensisijaiset keinot	Toissijaiset keinot	Vaikutus ja hyödyt
Kestävän ja vastuullisten kulkumuotojen arvottaminen ykköseksi.	Kestävien kulkumuotojen valinta lisää terveellisyyttä ja vähentää poissaoloja, päästöjä sekä kuluja. ELY-keskus velvoittaa itse viranomaisena toimimaan viisaan liikkumisen periaatteiden mukaisesti.	Suunnitelman toteuttaminen.	Suunnitelman ylläpito.	Hyvinvointi ja turvallisuus lisääntyy. Päästöt, kustannukset ja poissaolot vähentyvät. POS ELY toimii esimerkillisenä organisaationa.
Työnteon joustavuuden lisääminen.	Työmatkojen pituuden ja keston suuruus. Edistää kestäväää ja turvallista liikkumista. Epätietoisuus työjouston mahdollisuuksista.	Yhdenmukainen etätyöskentelyn toteutus (tiedotus / pelisääntöjen selkeä esitys).		Turvallisuuden lisääntyminen. Päästöjen ja kustannusten vähentyminen. Mahdollisuus joustavaan työntekoon. Työmotivaation lisääntyminen
Taloudellisempi ja turvallisempi liikkuminen kaikissa kulkumuodoissa.	Paljon läheltä piti tilanteita.	Järjestää liikennesääntökoulut usta ja taloudellisen ja turvallisen ajon koulutusta.		Päästöjen ja kustannusten vähentyminen. Työterveyden lisääntyminen
Tiedon lisääminen.	Tarve tiedon kokoamisesta yhteen paikkaan. Epätietoisuus.	Infopaketti intraan (helposti löydettävissä ja ajantasainen / ympäristöhallintajärjestelmän yhteyteen).		Nopeampi tiedon saanti. Tiedot keskitetysti helposti löydettävissä.
Kestävän liikkumisen edistäminen työasiointimatkoilla.	Suuri työasiamatkojen määrä. Kestävien kulkumuotojen käyttö työasiamatkoilla vähäinen.	Virkapyörän käytön lisääminen / kehittäminen (ks. yllä). Ekotehokkuus yhtä tärkeään asemaan kuin turvallisuus autoja vuokrattaessa ja leasing autoja hankittaessa.		Päästöt ja kustannukset vähenevät. Turvallisuus ja työterveys lisääntyy.
Työasiamatkojen tarpeen vähentäminen.	Työasiamatkojen määrä hyvin korkea. Pitkät työasiamatkat.	Henkilökohtaisten videoneuvottelulaitteiden hankinta ja	Suurempien videoneuvottelulaitteistolla	Työasiamatka tarpeen vähentyminen. Työajan



		lisääminen / tarpeen kartoittaminen. Videoneuvottelutilojen tarkoituksen mukainen käyttö. Koulutusta videoneuvottelulaitteiden käyttöön ja kokouskäytäntöön.	varustettujen neuvottelutilojen luominen. Joustavampi työasiamatkojen käytännöt.	monipuolisempi käyttö
--	--	--	--	-----------------------

Kestävien ja vastuullisten kulkumuotojen arvottaminen ykköseksi on peruslähtökohta liikkumisen ohjauksen kehitystyölle, ja toimenpide-ehdotus kattaa sisällään koko liikkumisen ohjauksen ideologian. Tavoitteen saavuttamisessa on tärkeää kattava tuki niin johdon kuin työntekijöiden keskuudessa. Toimenpide-ehdotus saavutetaan parhaiten liikkumissuunnitelman toteuttamisella ja ylläpidolla.

Työnteon joustavuuden lisäämisellä halutaan antaa työntekijälle paremmat mahdollisuudet vaikuttaa omaan turvallisen ja kestävä liikkumisen edistämiseen. Jo olemassa olevat työajanjousto ja etätyöskentely mahdollistavat joustavuuden, mutta ongelmaksi koetaan tiedon puutteen käytännöistä ja toimintatavoista, jonka vuoksi joustomahdollisuutta käytetään hyvin vähän hyväksi. Tiedotuksen, pelisääntöjen ja selkeän ohjeistuksen avulla työnteosta saadaan tehokkaampaa ja turvallisempaa, sekä kaikille työntekijöille samat tiedot toimintatavoista.

Toimenpide-ehdotus kulkumuotojen taloudellisesta ja turvallisesta liikkumisesta pyrkii vähentämään nykyistä läheltä piti tilanteiden määrää. Tavoitteeseen pyritään lisäämällä ajokoulutusta säännöistä, turvallisuudesta sekä taloudellisuudesta.

Liikkumiseen kohdistuvia säädöksiä ja ohjeistuksia on useita, ja selkeä kokonaisuus ja tiedotus ovat puutteellisia. Tiedon lisäämisen toimenpiteellä pyritään vaikuttamaan kyseiseen ongelmaan, joka onnistuessaan luo työn joustavuutta ja työtapojen selkeyttä. Tiedon lisäämistä tulisi edistää luomalla säädösten ja oheistusten keskitetty tietopaketti, ja asettamalla tieto helposti kaikkien saataville.

Kestävä liikkumisen edistämisessä työasiamatkoilla pyritään vaikuttamaan työasiamatkojen kulkutapajakaumaan. Kestävä liikkuminen työasiamatkoilla pohjautuu järkevään matkustuksen suunnitteluun. Olennaista on valita kulkumuoto kokonaisvaltaisesti järkevimmällä tavalla. Parhaiten kestävää liikkumista edistetään käyttämällä olemassa olevia virkapyöriä lyhyissä työasiamatkoissa, sekä nostamalla ekotehokkuus turvallisuuden rinnalle autoja vuokrattaessa ja leasing autoja hankittaessa. Toimenpide-ehdotuksessa esitetyt keinot ovat osaltaan liitoksissa jo edellä mainittuihin toimenpiteisiin.

Kestävä liikkumisen näkökulmasta pitkien työasiamatkojen ja läheltä piti tilanteiden määrän vuoksi, matkojen määrää tulisi vähentää kun se on mahdollista. Potentiaalinen vähentämismahdollisuus on erityisesti matkoissa, jotka toteutetaan erilaisten kokousten ja tapaamisten näkökulmasta. Tämän vuoksi työntekijöiden henkilökohtaisten videoneuvottelulaitteiden hankintaa ja lisäämistä tuli kartoittaa

paremmin, sekä antaa koulutusta videoneuvottelulaitteiden käyttöön ja videoneuvottelulaitteilla järjestettävän kokouksen käytäntöihin. Näiden lisäksi työntekijä voi itse tehostaa muiden työskentelyä varaamalla tiloja tarkoituksen mukaiseen käyttöön.

## 7 Asiantuntijakyselyn tulokset

### 7.1 Liikkumisen ohjaus turvallisuuden edistäjänä

Liikkumisen ohjaus nähdään selkeästi turvallisuutta edistävänä tekijänä, mutta vain yhtenä tekijänä muiden joukossa (Valtonen 2013, Jääskeläinen 2013). Liikkumisen ohjaus ei varsinaisesti ole turvallisuuskeino tai turvallisuustoimien korvaaja. Turvallisuus tulee enemmänkin huomioida ja järjestelmä suunnitella liikkumismuotojen suhteen turvalliseksi. (Valtonen 2013.) Liikkumisen ohjaus onkin oikea keino edistää työpaikoilla turvallisuutta, kun se ohjaa työntekijöitä varomaan liikenteen vaarapaikkoja (Salminen 2013).

Liikkumisen ohjauksen työn pitkäjänteisyyttä parantaa, jos työ kytketään johonkin olemassa olevaan tai luotavaan prosessiin, jolloin yksittäiset tekijäryhmä, kuten ympäristövaikutukset, saattavat nousta muita voimakkaammin esille. Tällainen menettely on monesti käytössä, mutta työn liittämistä työturvallisuusprosessiin ei juurikaan tehdä. (Holopainen 2013.)

Mikäli liikkumiseen on vaihtoehtoja, niin turvallisuusmielessä tulee suosia niitä, joissa riski on matalin. Riskitiedon pitää perustua oikeaan tietoon, ja nykyään viralliset tilastot antavat eri liikennemuotojen riskeistä väärän kuvan. (Valtonen 2013.) Liikkumisen ohjaus itsessään luo turvallisuutta, sillä kestävän liikenteen edistäminen parantaa ajotapoja ja autovalintoja, sekä vähentää henkilöautoliikennettä, joka on suurin onnettomuuksia aiheuttava kulkumuoto (Holopainen 2013, Jääskeläinen 2013, Peltola 2013). Kaikissa maissa, kuten Hollannissa, ekoautoilua ei kuitenkaan lueta liikkumisen ohjauksen piiriin. (Holopainen 2013.)

Toisaalta liikkumisen ohjaus ei aina luo turvallisuutta, sillä kestävän liikkumisen edistäminen vaatii myös ympäristön turvallisuuden kehitystä. Esimerkiksi liikkumisen ohjaus kannustaa pyöräilyyn, mutta se voidaan nähdä turvallisuusriskinä mikäli väylästä ei ole turvallinen. (Peltola 2013, Holopainen 2013.)

### 7.2 Liikkumisen ohjauksen parempi hyödyntäminen liikkumisen turvallisuuden edistämisessä

Liikkumisen ohjausta voitaisiin käyttää paremmin hyväksi työsuojelunnäkökulmasta, kun liikkumisen ohjaukselle ja viisaalle liikkumiselle annetaan puitteet, jotka ohjaavat liikkujia turvalliseen käyttäytymiseen (Valtonen 2013). Viisaan liikkumisen edistäminen ei ole turvallista, jos turvallisuutta ei huomioida ja kehitetä

kokonaisvaltaisesti. Viisaan liikkumisen kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ei ole turvallista, mikäli taka-alalle jätetään väylien turvallisuus. (Valtonen 2013.)

Liikkumisen ohjaus tulisikin ottaa osaksi kaikkeen toimintaan, joka jollakin tapaa liittyy liikenteeseen. Yleisesti tietyömailla ja kiinteistörakentamisessa osataan huomioida autoilijoiden tarpeet, mutta muiden kulkumuotojen osalta tiedotus, tilat ja väylät ovat puutteellisia. (Jääskeläinen 2013, Peltola 2013.) Parhaimmillaan turvallisuusasia saattaisivat tulla hoidetuksi ilman erityisempää turvallisuus ”rummutusta”. Turvallisuus on myös helppo liittää työpaikkojen liikkumiskyselyihin ja se sopii kampanjoinnin erityispiirteeksi. (Holopainen 2013.)

Liikkumisen ohjauksen tuoma autoilun vähentyminen ja joukkoliikenteen sekä kävelyn lisääminen ovat yleisellä tasolla hyviä esimerkkejä turvallisuuden lisääntymisestä. Pyöräilyn edistämisessä täytyy kuitenkin huomioida paikalliset liikenneväylät, jotta liikenneturvallisuus ei vaarannu. (Peltola 2013.) Liikkumisen ohjausta voitaisiin käyttää paremmin hyväksi turvallisuuden edistämisessä jopa yksittäisillä ohjeistuksilla, kuten julkisen liikenteen käytön tehostamisella ja pitkien työasiamatkojen yhdistämisestä yöpymiseen (Salminen 2013).

### 7.3 Liikkumisen ohjauksen kehittäminen

Liikkumisen ohjausta ei saa pitää erillisenä toimijana, vaan se pitää integroida liikennejärjestelmäsunnitteluun yhä poikkihallinnollisemmalla tavalla. Liikkumisen ohjaus pitäisi saada vakiinnutettua valtakunnallisesti, sillä kulkutapoihin vaikuttaminen on pitkäjänteistä työtä. (Peltola 2013.) Liikkumisen ohjausta tulisi kehittää pitkän tähtäimen tekijöissä, kuten maankäytössä, kaavoituksessa ja jopa työpaikkojen sijoittumisessa, joilla on kauaskantoisia vaikutuksia (Valtonen 2013). Liikkumisen ohjaus edistää turvallisuutta kun se huomioidaan osana kaikkea liikkumisen toimintaa, kuten yhdyskuntasuunnittelua, liikennesuunnittelua ja rakentamista. Toisaalta vaaditaan myös panostusta kestävästä liikenteen kilpailukykyyn. (Jääskeläinen 2013.)

Tietoisuutta tulisi lisätä liikkumisen ohjauksesta ja viisaista liikkumisvalinnoista niin kansalaisten kuin viranomaisten keskuudessa (Jääskeläinen 2013). Liikkumisen ohjausta tulee ohjata ajatuksellisesti siihen suuntaan, että kaikki kulkutavat täydentävät toisiaan, eivätkä yksittäiset kulkumuodot ”sodi” keskenään. Liikkumisen ohjaustyön seuranta ja vaikutusten arviointia on kehitettävä ja se on otettava käyttöön systemaattisesti, jotta syntyisi taustatietoa päätöksenteon pohjaksi. (Peltola 2013.)

Työpaikoilla liikkumisen ohjaus kehittyy esimerkkiprojektien kautta. Koska työpaikat ovat erilaisia, liikkumisen ohjaukselle on tarvetta erilaisiin lähestymistapoihin, jossa liikenneturvallisuus on yksi hyvä lähestymiskulma. (Holopainen 2013.) Työpaikkojen näkökulmasta työnantaja voisi tarjota liikkumisista tarkempia ohjeita nykyistä enemmän. Keinoissa tulisi kuitenkin välttää pakottavia toimia. (Salminen 2013). Työpaikat voivat myös vaikuttaa liikenneympäristön kehittämiseen, kuten kävely- ja pyöräväylästä luomisessa, eri liikennemuotojen eriyttämisessä, tai liikennejärjestelyjen hoitamisessa (Valtonen 2013).

## **7.4 Keskeisimmät liikkumisen ohjauksen turvallisuutta edistävät toimenpiteet**

Keskeisimmät turvallisuutta edistävät toimenpiteet näkyvät hyvin eri tavalla riippuen miltä tasolta asiaa tarkastellaan. Yksittäinen keino saattaa olla hyvinkin erilainen niin yhteiskunnan, yrityksen tai yksikön perspektiivistä. Yksilötasolla toimenpiteen keskeisyys on tilanneriippuvainen, ja näkemykset toimenpiteestä voivat erota valtavasti. Toiselle toimenpide voi olla mitään sanomaton ja toiselle kynnyskysymys. (Valtonen 2013.)

Parhaimmillaan liikkumisen ohjaus on yksilön kannalta silloin, kun se tarjoaa turvallisia vaihtoehtoja. Kyse on siis rahan, ajan, mukavuuden ja muiden hyötyjen optimoinnista. (Valtonen 2013.) Toimenpiteillä pitää syntyä jo työn alkuvaiheessa miellyttäviä kokemuksia kulkutavan muutokseen (Holopainen 2013).

Liikkumissuunnitelmassa tai pienemmässäkin toimenpidesuunnitelmassa on otettava huomioon missä valmiudessa työntekijät ovat toimenpiteiden suhteen. Liikkumisen ohjaus on käyttäjäryhmälähtöistä työtä kulkutapamuutosten aikaan saamiseksi. (Holopainen 2013.) Keskeisintä ovat pitkäntähtäimen toimenpiteet, mutta kyse on aina järjestelmän toimivuudesta ja toimenpiteiden kompromisseista (Valtonen 2013). Asenteelliset muutokset ja kokeilut edellyttävät pysyvämpiä käyttäytymismuutoksia (Holopainen 2013). Rajoittavat ja rankaisevat keinot ovat harvoin hyviä yksilön kannalta, vaikka ne joissain tapauksissa voivat olla tavoitteen kannalta tehokkaita (Valtonen 2013).

Turvallisuuden lisäämisen kannalta keskeisimmät liikkumisen ohjauksen alueet ovat juuri koulujen ja työpaikkojen liikkumissuunnitelmat (Jääskeläinen 2013). Turvallisuutta voidaan edistää yrityksissä laatimalla matkaohjesääntöjä, tarjoamalla työmatkaseteleitä tai hankkimalla työsuhdepyörän. Autoilua puolestaan rajoittaa tehokkaimmin pysäköintipaikkojen puute ja ruuhkat. (Salminen 2013). Turvallista liikkumista voidaan myös lisätä luomalla liityntäpysäköintijärjestelmät mahdollisimman helpoksi ja houkuttelevaksi käyttää, sekä lisäämällä niiden kapasiteettia (Peltola 2013).

## 8 Tulosten tarkastelu ja jatkotoimenpiteet

### 8.1 ELY-keskusten liikkumissuunnitelmat

ELY-keskusten liikkumissuunnitelmien toteutus on ollut erinomainen keino kestävän, turvallisen ja terveellisen liikkumisen edistämiseen ja ohjaukseen. Liikkumisen ohjaustyöt ovat antaneet selkeän kuvan ELY-keskusten liikkumisen nykytilasta ja kehittämismahdollisuuksista. Liikkumissuunnitelman avulla on voitu koota tieto jo olemassa olevista eduista ja käytännöistä, sekä keskittää liikkumista tukeva toiminta yhdeksi koordinoitavaksi kokonaisuudeksi.

Vaikka kohdeorganisaationa toimineet ELY-keskukset ovat itsenäisiä ja sijaitsevat hyvinkin erikokoisissa ja tyylisissä kaupungeissa, on nykytilanteen selvityksessä ja toimenpidesuunnitelmassa noussut esille hyvinkin samankaltaisia haasteita, ongelmia, kehittämismahdollisuuksia ja tavoitteita. Tämä on osaltaan selitettävissä yhtenäisissä toimintatavoissa ja ohjeistuksissa, mutta samankaltaisuutta löytyy myös kaupunkirakenteesta. Suurimmat erot nousevatkin yksittäisissä tekijöissä, jotka kohdistuvat pääasiassa kiinteistön ominaisuuksiin.

#### 8.1.1 Nykytilanteen selvitys

Laajassa nykytilanteen selvityksessä saatiin monipuolisesti esille nykyinen liikkumiskäyttäytyminen, toimintatavat ja kestävän liikkumisen edistämisen mahdollisuudet. Tärkeänä osa-alueena oli myös selvittää turvallisen liikkumisen tila sattuneiden onnettomuuksien ja läheltä piti tilanteiden määrän kautta. Nykytilanteen kattava selvitystyö oli tärkeässä asemassa liikkumisen ohjauksen kehitystyölle ja toimenpidesuunnitelman luomiselle.

Nykytilanteen selvityksessä esille nousivat molemmissa kohdeorganisaatioissa nykyinen kestävällä pohjalla oleva kulkutapajakauma ja useat liikkumista tukevat toimenpiteet ja käytännöt. Havaittavissa oli myös työntekijöiden selkeä kiinnostus tapahtuvalle kehitystyölle. Osittain havaittavissa oli myös turhaa pelkoa pakottavista toimenpiteistä, jotka rajaisivat työntekijöiden kulkutapakäyttäytymistä. Tähän pystyttiin kuitenkin puuttumaan jo suunnitelman laadintavaiheessa tiedotusten ja keskustelutilaisuuden avulla.

Selvityksen pohjalta oli myös havaittavissa korkeat läheltä piti tilanteiden määrät, sillä Pohjois-Savon ELY-keskuksessa 67 prosenttia ja Pirkanmaan ELY-keskuksessa 21 prosenttia vastaajista oli kokenut läheltä piti tilanteen työmatkaliikenteessä viimeisen kolmen vuoden aikana. Määrät ovat hyvin korkeat, ja osaltaan tähän pyrittiin puuttumaan liikkumisen ohjauksen toimenpide-ehdotuksien kautta. On kuitenkin hyvä muistaa, että turvallisuuden lisääminen vaatii muutoksia koko ympäristössä, sillä vaikka

liikkumisen ohjauksen tuoma tietoisuus lisää turvallista liikkumista, ei se poista kaikkia ympäröiviä riskitekijöitä.

### **8.1.2 Toimenpidesuunnitelma**

Toimenpidesuunnitelman kautta on haluttu luoda selkeä kokonaisuus mahdollisuuksista kestäväen liikkumisen edistämiseen. Vaikka työn tarkoituksena oli selvittää erityisesti turvallisen liikkumisen edistämistä, on toimenpidesuunnitelmassa haluttu ensisijaisesti edistää kokonaisvaltaista kestävää liikkumista, eikä vain turvallista liikkumista. Tämän vuoksi turvallisuutta ei ole tietoisesti pyritty hakemaan toimenpide-ehdotuksissa.

Liikkumissuunnitelman toimenpidesuunnitelmaan on koottu keskeisimmät tavoitteet, jotka jaettiin selkeästi neljään ryhmään. Näin olleen asioita on voitu käsitellä selkeinä kokonaisuuksina, vaikka päällekkäisyyksiä eri ryhmien välillä saattaa ilmetä.

Suunnitelman edistäminen ja toteutuksen seuranta vaatii taakseen selkeän ohjauksen. Toteutetun liikkumissuunnitelman pohjalta tulee laatia tarkempi toteutussuunnitelma, jossa otetaan huomioon toimenpiteiden keskeinen kiireellisyys, aikataulu ja vastuunjako. Koska liikkumistottumusten ja toimenpiteiden vaikutusten seuranta on tärkeää, tulee suunnitelma päivittää aika ajoin.

## **8.2 Asiantuntijakysely**

Asiantuntijakyselyyn osallistuneiden henkilöiden vastaukset olivat hyvin samankaltaisia, eikä eroavia mielipiteitä esiintynyt. Suurin eroavaisuus vastausten välillä syntyi vastauspituuksissa, jonka vuoksi joidenkin vastaajien mielipide saattaa nousta muita voimakkaammin esille. Tämän vuoksi tuloksia ei ole käsitelty anonyymisti. Vastauksissa oli kuitenkin nähtävissä asioiden painotuseroja riippuen siitä työskenteleekö vastaaja enemmän työturvallisuuden, liikenneturvallisuuden tai liikkumisen ohjauksen parissa. Esimerkiksi pääasiassa liikkumisen ohjauksen parissa työskentelevät painottivat kestäväen liikkumisen edistämistä valtakunnallisesti kaikessa toiminnassa, kun liikenneturvallisuuden ja työturvallisuuden parissa työskentelevät painottivat liikkumisen turvallisuuden kokonaisvaltaista huomioimista liikkumisen edistämisessä.

## **8.3 Turvallisuuden kehittäminen liikkumisen ohjauksen avulla**

Jo työn alkuvaiheessa tuli selville, että turvallisuus on olennainen osa liikkumisen ohjausta ja liikkumisen ohjauksen avulla työnantaja voi vaikuttaa liikkumisen turvallisuuteen. Ohjauksen monipuolinen lähestymistapa varmistaa kokonaisvaltaisesti riskitekijöiden kartoituksen, ja mahdollistaa helpon tavan puuttua liikkumista koskeviin asioihin. Pehmeiden keinojen avulla menetelmä on hyväksyttävä keino turvallisuuden edistämisessä, joka voidaan muilla tavoilla puututtaessa kokea kielteisenä.

Keinot, joilla voidaan vaikuttaa liikenteen riskiarvoihin, ovat suoraan yhteydessä liikkumisen ohjauksen toimenpiteisiin. Jatkuvan ja kestäväen liikkumisen ohjauksen

saavuttamiseksi on työ hyvä kohdistaa johonkin olemassa olevaan tai toteutettavaan prosessiin, kuten työkyky -toimintaa, ympäristöjärjestelmiin, toiminnan kehittämiseen, tai työsuojelutoimintaan. Vaikka yrityksissä ja organisaatioissa toteutettu liikkumisen ohjaustyö luo ja parantaa turvallisuutta, tarvitsee se kuitenkin pitkällä tähtäimellä taakseen ohjausta myös yhteiskunnallisella tasolla. Jotta liikkumisen ohjausta voitaisiin käyttää paremmin hyödyksi turvallisuuden näkökulmasta, on tärkeää että turvallisuus otetaan yhä enemmän huomioon myös valtakunnallisella tasolla liikennejärjestelmäsuunnittelussa, yhdyskuntasuunnittelussa ja kaavoituksessa.

### **8.3.1 Keskeisimmät toimenpiteet ja tavoitteet turvallisuuden näkökulmasta**

Työliikenteen onnettomuuksia voidaan parhaiten vähentää riskiarvoa pienentämällä. Keskeisimpiä liikkumisen riskiarvoa vähentäviä tekijöitä ovat turhien ja tarpeettomien matkustusten vähentäminen, kulkutavan vaihtaminen, ajamisen välttäminen epäsuotuisissa tilanteissa, ajotuntien rajoittaminen, aikataulujen laadinta olosuhteet huomioon ottaen, työn organisointi ja turvallisten käytäntöjen edistäminen. Kaikki nämä tekijät ovat rinnastettavissa liikkumisen ohjauksen toimenpiteisiin.

Liikkumisen ohjaus voidaan toteuttaa joko yksittäisten toimenpiteiden tai laajempien toimenpidesuunnitelmien avulla. Molempien menetelmien kautta saavutetaan mielekkyyttä ja turvallisuutta liikkumiseen. Liikkumisen turvallisuutta edistäviä toimenpiteitä on lukuisia, ja tärkeintä turvallisuuden saavuttamisessa onkin itse menetelmän toteuttaminen. Olennaisinta on pehmeiden, hyväksytyjen ja mielekkäitten toimenpiteiden luominen, joiden kautta voidaan helpoiten muokata työntekijöiden asennetta. Tärkeässä asemassa on tiedotuksen lisääminen ja parantaminen, jonka avulla saavutetaan kaikki työntekijät. Koulutuksen lisäämisellä, olosuhteiden parantamisella ja työajan joustolla on myös tärkeä asema turvallisuutta edistävässä toiminnassa.



## 9 Päätelmät

Liikkumisen ohjaus on erinomainen keino kokonaisvaltaiseen ympäristöystävällisen ja turvallisen liikkumisen tarkasteluun. Menetelmä on helppo, ja se antaa nopeasti vastauksia siitä, mitä yrityksessä tai organisaatiossa on hyvä lähteä kehittämään kestävän liikkumisen ohjauksen kannalta. Vaikka liikkumisen ohjaus on suhteellisen uusi käsite, on se otettu jo loistavasti esille liikenneturvallisuustyössä sekä kokonaisvaltaisesti liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Yritykset ovat alkaneet panostamaan kestävän liikkumisen edistämiseen, ja liikkumisen ohjaustyötä on tehty niin yksittäisten toimenpiteiden kuin kokonaisvaltaisten liikkumissuunnitelmien kautta. Molemmissa keinoissa toimenpiteiden avulla saavutetaan turvallisuuden parantumista, mutta liikkumissuunnitelmien avulla liikkumisesta syntyvien riskien todentaminen on kokonaisvaltaisempaa.

Liikkumisen ohjaus ja liikenneturvallisuustyötä yhdistävät useat tekijät, ja ne täydentävät hyvin toisiaan. Pelkkä liikkumisen ohjaus ei kuitenkaan sovellu turvallista liikkumista edistäväksi menetelmäksi, vaan taustalle vaaditaan myös kokonaisvaltaisempia työsuojelutoiminnan ratkaisuja. Menetelmän toteuttaminen antaa kuitenkin selkeän suunnan liikkumisen turvallisuuden tilasta.

Pelkästään yksittäisten liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden avulla voidaan todeta, että liikkumisen ohjauksen onnistumisen kautta saadut turvallisuushyödyt ovat korkeita. Olisi erittäin tärkeää, että liikkumisen turvallisuus huomioitaisiin paremmin liikkumisen ohjauksen hankkeissa, niin toimenpiteiden kuin tavoitteiden kautta. Turvallisuus tulisi ottaa myös huomioon yrityksissä ja organisaatioissa järjestettävissä henkilöstökyselyissä, jotta saataisiin selville alueen liikkumisen turvattomat paikat, organisaation ongelma ja riskitekijät, ja näin pyrittäisiin liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä vaikuttamaan myös niihin. Menetelmää voitaisiin soveltaa erityisesti pk-yrityksissä, joissa pienillä resursseilla voidaan saavuttaa samanaikaisesti useita eri hyötyjä.

Turvallisuudessa ja liikkumisen ohjauksessa on paljon yhtenäisyyksiä, mutta myös ristiriitoja. Kestävän liikkumisen turvallisuus voidaan nähdä vaarallisena, mikäli turvallisuutta ei voida kokonaisvaltaisesti parantaa. Tällöin esimerkiksi työnantajan kannustaminen pyöräilyyn voidaan nähdä sopimattomana turvallisuusmielessä, mikäli alueen infrastruktuuri ei pysty tarjoamaan turvallista liikkumista. Tämän vuoksi turvallisuutta olisikin hyvä korostaa yhä enemmän liikkumisen ohjaustyössä viranomaistasolla, jotta vältytään ristiriitaisilta tilanteilta. Myös selkeät tulokset

liikenneturvallisuuden parantumisesta liikkumisen ohjauksen keinoilla puuttuu, ja todentaminen tehdään vain yksittäisten osa-alueiden pohdinnan kautta.

## Lähteet

Ahlroth, J. & Pöllänen, M. 2011. Liikenneturvallisuus –opintomoniste. Tampere, Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, s.198.

Aluehallintavirasto, työsuojeluhallinto 2013. Työsuojelutoiminta työpaikalla. [Viitattu 12.3.2013]. Saatavissa: <http://www.tyosuojelu.fi/fi/tyosuojelutoiminta>

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) 2013. [WWW]. [Viitattu 26.5.2013]. Saatavissa: <http://www.ely-keskus.fi>

Helsingin seudun liikenne (HSL) 2013. Kohti viisaita valintoja – Liikkumissuunnitelman laadintaohje yrityksille. [WWW]. [Viitattu 20.7.2013]. Saatavissa: [http://www.hsl.fi/FI/matkustajanopas/Documents/Kohti%20viisaita%20valintoja\\_liikkumissuunnitelma%20yrityksille\\_netti.pdf](http://www.hsl.fi/FI/matkustajanopas/Documents/Kohti%20viisaita%20valintoja_liikkumissuunnitelma%20yrityksille_netti.pdf)

Heltimo, Juha 2012. Kestävä liikkuminen osaksi paikallista liikenneturvallisuustyötä. Esitys: Uusia välineitä kestävän liikkumisen suunnitteluun seminaarissa 19.9.2012. [WWW]. [Viitattu 25.4.2013]. Saatavissa: [http://www.motiva.fi/files/6198/Kestava\\_liikkuminen\\_osaksi\\_paikallista\\_liikenneturvallisuustyota.pdf](http://www.motiva.fi/files/6198/Kestava_liikkuminen_osaksi_paikallista_liikenneturvallisuustyota.pdf)

Hiltunen, Laura 2006. Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen. Tiehallinnon selvitys 50/2006.

Holopainen, Matti 2012. Liikkumisen ohjaus osana liikennejärjestelmätyötä. Esitys Väylät ja Liikenne Seminaarissa Turussa 29.8.2012. [WWW]. [Viitattu 20.4.2013]. Saatavissa: [http://www.motiva.fi/files/6201/LO-vl\\_120829.pdf](http://www.motiva.fi/files/6201/LO-vl_120829.pdf)

Kiiskilä, K., Koskinen, L. & Vähä-Rahka, M. 2002. Liikkumisen ohjaus ja sen soveltamismahdollisuudet Tampereen seudulla. Tampere, Tampereen teknillinen korkeakoulu, liikenne- ja kuljetustekniikan tutkimuksia 46. 103s.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2012. Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmia vuoteen 2014. Ohjelmia ja strategioita 1/2012

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2008. Liikkumisen palvelukeskus – liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 27/2008

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2007. Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat. Ohjelmia ja strategioita 1/2007

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2005a. Liikenneonnettomuuksien tilastointi, selvitys nykytilasta ja kehittämistarpeista. LINTU-julkaisuja 8/2005.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2005b. Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 94/2005

Liikenneturva 2002. Työ ja liikenne. Opas työliikenteestä

Liikenneturva 2008. Väsyneenä ajaminen, mikä on tilanne Suomessa? Liikenneturvan tutkimuksia 123/2008. [WWW]. [Viitattu 15.8.2013]. Saatavissa: [http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/tutkimukset/liitetiedostot/Vasyneena\\_ajaminen\\_Mik\\_on\\_tilanne\\_Suomessa.pdf](http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/tutkimukset/liitetiedostot/Vasyneena_ajaminen_Mik_on_tilanne_Suomessa.pdf)

Liikenneturva ja Työturvallisuuskeskus 2009. Turvallisesti työliikenteessä – Toimintamalleja ja vinkkejä työyhteisölle. Helsinki. 21s.

Liikennevirasto 2012a. Henkilöliikennetutkimus 2010-2011. Suomalaisten liikkuminen. Liikennevirasto, Helsinki. 98s.

Liikennevirasto 2012b. Liikkumisen ohjauksen seuranta ja vaikutusten arviointi. Tutkimuksia ja selvityksiä 40/2012

Liikkujan viikko 2013. [WWW]. [Viitattu 10.6.2013]. Saatavissa: <http://www.liikkujanviikko.fi/>

Litman, Todd 2010. Quantifying the benefits of nonmotorized transportation for achieving mobility management objectives. Victoria transport policy institute. 39s.

Luoma, Maija 2011. Työmatkaliikenteen onnettomuudet ja niihin vaikuttaminen. Diplomityö. Aalto yliopisto [WWW]. [Viitattu 10.7.2013]. Saatavilla: <http://lib.tkk.fi/Dipl/2011/urn100478.pdf>

Motiva 2013a. Liikenne. [WWW]. [Viitattu 19.7.2013]. Saatavissa: <http://www.motiva.fi/liikenne>

Motiva 2013b. Liikenteen vaikutukset ihmisiin ja ympäristöön. [WWW]. [Viitattu 3.6.2013]. Saatavissa:

[http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa\\_liikenteesta\\_ja\\_ymparistosta/vaikutukset\\_ihmisiin\\_ja\\_ymparistoon](http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa_liikenteesta_ja_ymparistosta/vaikutukset_ihmisiin_ja_ymparistoon)

Motiva 2013c. Valintoja liikkumiskäyttäytymiseen. [WWW]. [Viitattu 20.4.2013]. Saatavissa:

[http://motiva.fi/files/1857/Liikkumisen\\_ohjaus\\_valintoja\\_liikkumiskayttaytymiseen.pdf](http://motiva.fi/files/1857/Liikkumisen_ohjaus_valintoja_liikkumiskayttaytymiseen.pdf)

Motiva 2013d. Viisaan liikkumisen edistäminen. [WWW]. [Viitattu 1.6.2013]. Saatavissa:

[http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan\\_liikkumisen\\_edistaminen/viisaan\\_liikkumisen\\_edistamisesta](http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/viisaan_liikkumisen_edistamisesta)

Motiva 2013e. Viisas liikkuminen työpaikoilla. [WWW]. [Viitattu 23.7.2013]. Saatavissa:

[http://www.motiva.fi/liikenne/viisas\\_liikkuminen\\_tyopaikoilla/tyonantajan\\_keinoja](http://www.motiva.fi/liikenne/viisas_liikkuminen_tyopaikoilla/tyonantajan_keinoja)

Mustonen, Taina 2011. Kestävän liikkumisen edistäminen työpaikalla - Työnantajan ohjauskeinot. Kandidaatintyö. Itä-Suomen yliopisto [WWW]. [Viitattu 10.6.2013] Saatavissa:

<http://www.turku.fi/public/download.aspx?ID=134746&GUID=%7BC9A50202-2726-44BB-BFB7-6BD932157466%7D>

Ojala, Tarja 1995. Vakavan liikenneonnettomuuden aiheuttama henkinen kuormittuminen, avun tarve ja avun saatavuus. Diplomityö. Tampere. Tampereen teknillinen yliopisto. [WWW]. [Viitattu 10.7.2013]. Saatavissa: <http://www.safetyfutures.fi/tutkimus/Kuormittuminen.pdf>

Peltola, H. & Aittoniemi, E. 2008. Liikenteen ja muiden toimintojen turvallisuuden vertailu 2004-2006. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2008. 56s.

Pohjois-Savon ELY-keskus 2012. Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma 2012-2014. Pohjois-Savon ELY-keskus, Raportti 71/2012.

Poljin (Pyöräilykuntien verkosto ry) 2013a. Vinkit työnantajalle. [WWW]. [Viitattu 10.6.2013]. Saatavissa:

<http://www.poljin.fi/pyorailijoille/tyomatkaliikunta/vinkityonantajalle>

Poljin (Pyöräilykuntien verkosto ry) 2013b. Suomi pyöräilee -kampanja. [WWW]. [Viitattu 10.6.2013]. Saatavissa: <http://www.poljin.fi/suomipyorailee>

Pöllänen M., Lind S., Kalenoja H., Mäkejä T. 2003. Työ- ja työasiamatkojen turvallisuuden ja ympäristöriskien hallinta yrityksissä ja organisaatioissa. Tampereen teknillisen yliopiston tutkimusraportti 50. Tampere 99s.

Reiman, T., Silla, A., Heikkilä, J., Pietikäinen, E., Luoma, J. 2012. Turvallisuuskulttuuri liikennejärjestelmässä. Esitutkimus. VTT 43s. 18 liit.

Salminen, Simo 2008. Tilastokatsaus – Työliikenteen henkilövahingot vuosina 2001-2007. Liikenneturva [WWW]. [Viitattu 6.3.2013] Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Tyliikennetilasto.pdf>

Salminen, S. & Lähdeniemi, E. 2002. Työaikaisen liikenteen yleisyys ja riskit. Työ ja ihminen, 1/2002, s.72–82.

Tapaturmavakuutuslaitosten liitto (TVL) 2012a. Työmatkatapaturmat [WWW]. [Viitattu 7.3.2013]. Saatavissa: <http://www.tvl.fi/fi/Tilastot-/Tyomatkatapaturmat/>

Tapaturmavakuutuslaitosten liitto (TVL) 2012b. Vuosijulkaisu [WWW]. [Viitattu 18.8.2013]. Saatavissa: <http://www.tvl.fi/fi/Tilastot-/Tilastojulkaisut/Tilastojulkaisu/>

Tilastokeskus 2013. Tieliikenneonnettomuustilasto [WWW]. [Viitattu 7.3.2013]. Saatavissa: <http://www.stat.fi/meta/til/ton.html>

Valonia 2013. Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus. [WWW]. [Viitattu 23.7.2013]. Saatavissa: <http://www.turku.fi/Public/default.aspx?nodeid=17773&culture=fi-FI&contentlan=1>

Virrankoski, L. & Vähärahka, M. 1999. Liikettä työelämään! Lyyli-raporttisarja 12. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja. 68s.

### ***Asiantuntijakyselyn vastaajat:***

Holopainen, Matti 2013. Joukkoliikenneasiantuntija, Liikennevirasto.

Jääskeläinen, Tarja 2013. Liikkumisen ohjauksen päällikkö, Helsingin seudun liikenne.

Peltola, Vesa 2013. Johtava asiantuntija, Motiva.

Salminen, Simo 2013. Vanhempi tutkija, Työterveyslaitos.

Valtonen, Juha 2013. Tutkimuspäällikkö, Liikenneturva.

## Liite 1: Henkilöstökyselyn kysymyslista

### Vastaajan taustatiedot:

1. Mikä on asuinpaikkakuntasi ja postinumerosi?
2. Sukupuoli?
3. Syntymävuosi?
4. Toimipaikka?
5. Yksikön tunnut?
6. Onko sinulla työpaikan järjestämää autopaikkaa?
7. Onko taloudellanne henkilöauton käyttömahdollisuutta?
8. Onko sinulla käyttökelpoista polkupyörää?
9. Käytätkö joukkoliikenteen matkakorttia?

### Nykyiset työmatkaliikkumistottumukset:

10. Arvioi työmatkasi pituus yhteen suuntaan kilometreinä.
11. Arvioi kuinka kauan työmatkaasi tavallisesti menee yhteen suuntaan eri kulkutavoilla (kävelen, pyörällä, joukkoliikenteellä, henkilöautolla).
12. Kuinka usein käytät seuraavia kulkumuotoja työmatkallasi kesäaikana (toukokuu-syyskuu)?  
(Joukkoliikenne ilman vaihtoja, Joukkoliikenne vaihdoilla, Kävely, Pyöräily, Henkilöauto, kuljettaja (matkustajia kyydissä), Henkilöauto, matkustan yksin, Henkilöauto, matkustajana, Useamman kulkutavan yhdistelmä, Muu kulkutapa, mikä?)
  - a. Päivittäin tai lähes aina
  - b. Useita kertoja viikossa
  - c. Kerran viikossa
  - d. Muutaman kerran kuukaudessa
  - e. Kerran kuukaudessa
  - f. Erittäin harvoin tai en koskaan
13. Kuinka usein käytät seuraavia kulkumuotoja työmatkallasi talviaikana (lokakuu-huhtikuu)?  
(Joukkoliikenne ilman vaihtoja, Joukkoliikenne vaihdoilla, Kävely, Pyöräily, Henkilöauto, kuljettaja (matkustajia kyydissä), Henkilöauto, matkustan yksin, Henkilöauto, matkustajana, Useamman kulkutavan yhdistelmä, Muu kulkutapa, mikä?)
  - a. Päivittäin tai lähes aina
  - b. Useita kertoja viikossa
  - c. Kerran viikossa
  - d. Muutaman kerran kuukaudessa
  - e. Kerran kuukaudessa
  - f. Erittäin harvoin tai en koskaan
14. Kuinka helposti voisit tehdä päivittäisen työmatkasi eri kulkutavoilla?  
(Junalla, Kaupungin joukkoliikenteellä, Bussilla (seutuliikenne), Kävely, Pyöräily, Henkilöauto, matkustan yksin, Henkilöautolla perheen jäsenen kanssa, Kimppakyydillä perheen ulkopuolisen kanssa)
  - a. Oikein hyvin
  - b. Mahdollinen vaihtoehto
  - c. Vain jos ei muuta vaihtoehtoa
  - d. Käytännössä mahdoton

15. Kuinka usein poikkeat työmatkallasi mm. päivähoitopaikassa, ruokakaupassa tai harrastuspaikassa?
- Päivittäin tai lähes aina
  - Useita kertoja viikossa
  - Kerran viikossa
  - Muutaman kerran kuukaudessa
  - Kerran kuukaudessa
  - Erittäin harvoin tai en koskaan
16. Mikä olisi pisin matka yhteen suuntaan, jonka mielelläsi pyöräilisit säännöllisesti (työmatkalla ja työasiamatkalla)?
17. Mikä olisi pisin matka yhteen suuntaan, jonka mielelläsi kävelisit säännöllisesti (työmatkalla ja työasiamatkalla)?

**Työmatkaliikkuminen, autoilijoiden kysymykset:**

18. Kuinka paljon seuraavat seikat vaikuttavat siihen, että käytät työmatkallasi henkilöautoa?  
(Aikaa kuluu töissä pesuun ja laittautumiseen mikäli kävelen tai pyöräilen, Auto on helpoin kulkutapa, Auto on nopein kulkutapa, Ei ole sopivaa joukkoliikenneyhteyttä, Epäsäännölliset työajat, pitkät päivät tms., Joukkoliikenteen aikataulut eivät sovellu minulle, Joukkoliikenteen käyttö on liian kallista, Koen työmatkan tekemisen kävelen tai pyörällä liian rasittavaksi tai hankalaksi, Matka julkisella liikenteellä kestää liian kauan, Matka kävelen tai pyörällä kestää liian kauan, Matka on liian pitkä kävelyyn tai pyöräilyyn, Matkat pysäkeille on liian pitkät, Muut syyt, Olen tottunut käyttämään autoa, Poikkeamat työmatkalla, Tarvitsen työasiamatkoilla omaa autoa, Terveydelliset syyt, Turvallisen kevyenliikenteen yhteys puuttuu)
- Erittäin suuri vaikutus
  - Melko suuri vaikutus
  - Pieni vaikutus
  - Erittäin pieni vaikutus, ei vaikutusta
  - En osaa sanoa
19. Kuinka todennäköisesti käyttäisit seuraavia kulkumuotoja kesäaikana (toukokuu- syyskuu), mikäli et missään tapauksessa voi käyttää autoa kulkemiseen (joukkoliikenne, pyöräily, kimppekyyti, kävely)?
- Erittäin epätodennäköisesti
  - Epätodennäköisesti
  - Melko todennäköisesti
  - Erittäin todennäköisesti
20. Kuinka todennäköisesti käyttäisit seuraavia kulkumuotoja talviaikana (lokakuu- huhtikuu), mikäli et missään tapauksessa voi käyttää autoa kulkemiseen (joukkoliikenne, pyöräily, kimppekyyti, kävely)?
- Erittäin epätodennäköisesti
  - Epätodennäköisesti
  - Melko todennäköisesti
  - Erittäin todennäköisesti

**Työasiamatkojen kulkutapoja koskevia kysymyksiä:**

21. Kuinka usein teet seuraavan pituisia työasiamatkoja (0-5km, 5-10km, 10-30km, 30-100km, 100-200km, yli 200km)?
- Päivittäin tai lähes aina
  - Useita kertoja viikossa
  - Kerran viikossa
  - Muutaman kerran kuukaudessa
  - Kerran kuukaudessa
  - Erittäin harvoin tai en koskaan



22. Kuinka usein käytät seuraavia kulkumuotoja (juna, kävelen, lentokone, linja-auto, muu, oma auto, pyörä, virka-auto, vuokra-auto) työasiamatkoillasi kesäaikana (toukokuu-syyskuu)?
- Päivittäin tai lähes aina
  - Useita kertoja viikossa
  - Kerran viikossa
  - Muutaman kerran kuukaudessa
  - Kerran kuukaudessa
  - Erittäin harvoin tai en koskaan
23. Kuinka usein käytät seuraavia kulkumuotoja (juna, kävelen, lentokone, linja-auto, muu, oma auto, pyörä, virka-auto, vuokra-auto) työasiamatkoillasi talviaikana (lokakuu-huhtikuu)?
- Päivittäin tai lähes aina
  - Useita kertoja viikossa
  - Kerran viikossa
  - Muutaman kerran kuukaudessa
  - Kerran kuukaudessa
  - Erittäin harvoin tai en koskaan
24. Oletko tietoinen virkapyörän käyttömahdollisuudesta?
25. Ovatko työasiamatkoja koskevat käytännöt / säädökset toimivia ja ymmärrettäviä sekä löydettävissä? [vain PIR ELY]

**Kiinteistön tilat:**

26. Mikäli autoilet töihin, kuinka helppoa sinun on löytää vapaa pysäköintipaikka autollesi työpaikan läheisyydestä?
- Helppoa
  - Melko helppoa
  - Melko vaikeaa
  - Vaikeaa
  - En osaa sanoa
27. Koetko työnantajan tarjoamien pysäköintipaikkojen määrän riittäväksi toimipisteessäsi?
28. Mitkä asiat toimivat ja eivät toimi parkkialueella ja matkalla parkkialueelta työpisteelle toimipisteessäsi?
29. Koetko pyöräpaikkojen määrän riittäväksi toimipisteessäsi?
30. Koetko pyöräpaikat hyvälaatuisiksi / toimiviksi toimipisteessäsi?
31. Sijaitsevatko pyöräpaikat oikeissa paikoissa toimipisteessäsi?
32. Koetko pyöräpaikat turvallisiksi ilkvallan ja varkauden osalta toimipisteessäsi?
33. Miten pyöräparkkeja voitaisiin mielestäsi kehittää toimipisteessäsi?
34. Käytätkö kellarissa olevia sosiaalitiloja (suihkuja, säilytyskaappeja) toimipisteessäsi?
35. Oletko tyytyväinen kellarissa sijaitseviin sosiaalitiloihin? Jos et, niin miten parantaisit tilaa toimipisteessäsi?
36. Oletko tyytyväinen kellarin sosiaalitiloissa oleviin säilytysmahdollisuuksiin? Jos et, niin miten parantaisit tilaa? [vain POS ELY]
37. Oletko tyytyväinen neuvottelutilojen määrään toimipisteessäsi?
38. Oletko tyytyväinen videolaitteistolla varustettujen neuvottelutilojen määrään toimipisteessäsi? [vain PIR ELY]
39. Oletko tyytyväinen neuvottelutilojen sijaantiin, kokoon, laitteistoon toimipisteessäsi?
40. Miten haluaisit kehittää neuvottelutiloja toimipisteessäsi?

**Mahdollisuudet, edut ja säännöt:**

41. Voiko työtehtävissäsi hyödyntää liukuvaa työaika? [vain PIR ELY]
42. Voiko työtehtävissäsi hyödyntää etätyömahdollisuutta?

43. Haluaisitko käyttää etätömahdollisuutta nykyistä enemmän?
44. Jos teet etätöitä tai haluaisit tehdä etätöitä, kuinka usein?
45. Jos työnantaja tarjoaisi seuraavia asioita, uskotteko käyttävänne niitä?  
(ELY:n sisäinen kimppakyytijärjestelmä, Enemmän pieniä videolaitteistolla varustettuja neuvotteluhuoneita, Enemmän suuria videolaitteistolla varustettuja neuvotteluhuoneita, Liikenneturvallisuusluentoja, Liikkumista tukevia luentoja, Moottoripyöräpaikka, Taloudellisen ajotavan koulutus, Uusi virkapyörä työasiointiin)
- Kyllä, uskoisin että käyttäisin
  - En itse käyttäisi, mutta kannatan
  - En käyttäisi, en kannata
  - Ei mielipidettä asiasta
46. Lisäisitkö kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä työn ja kodin välisissä työmatkoissa seuraavissa tilanteissa?  
(Joukkoliikenneyhteydet olisivat paremmat, Joukkoliikenteellä kulkemiseen menisi vähemmän aikaa, Joukkoliikenteen aikataulut olisivat minulle sopivammat, Kävelijöille ja pyöräilijöille olisi tarjolla ilmainen aamupala, Kävely- tai pyöräily-yhteydet olisivat turvallisemmat, Kävelyyn menisi vähemmän aikaa, Kävely-yhteydet olisivat lyhyemmät, Kävely-yhteydet olisivat paremmat, Peseytymiseen ja vaatteiden vaihtoon saisi käyttää työaikaa, Pidempi joukkoliikenteellä suoritettu työmatka olisi osa työaikaa, Pyöräilyyn menisi vähemmän aikaa, Pyöräily-yhteydet olisivat paremmat, Pyörämatkat olisivat lyhyemmät, Pyöräpysäköintijärjestelyt olisivat paremmat tai turvallisemmat, Saisit neuvontaa tai apua pyörän huoltoon, Tuntisin paremmin kävelyä ja pyöräilyä koskevat liikennesäännöt, Työpaikalla olisi bussien lähtöajan osoittava näyttö, Työpaikalla olisi paremmat tilat vaatteiden säilytykseen, Työpaikalla olisi parempi mahdollisuus vaatteiden kuivaukseen, Työmatkasi olisi yhteinen työtoverien tai muiden tuttujen kanssa, Työnantaja tarjoaisi etuja kävelijöille (jalkineet, jalkineiden liukuesteet, ym.), Työnantaja tarjoaisi etuja pyörän käyttäjille (huolto, kypärä, tms.), Työpaikan peseytymistilat paranisivat)
- Lisäisin erittäin suuresti
  - Lisäisin melko suuresti
  - Lisäisin vähän
  - Lisäisin erittäin vähän tai en ollenkaan
  - En osaa sanoa
47. Pitäisikö kimppakyytiläisillä olla etuoikeus autopaikkaan?
48. Koetko että työpaikan työ- ja työasiamatkojen ohjeistus on helposti saatavilla / löydettävissä? [vain POS ELY]

### **Työmatkojen ja työasiamatkojen turvallisuus:**

49. Onko sinulle sattunut viimeisen kolmen vuoden aikana sellaista tapaturmaan työmatkaliikenteessä, jonka vuoksi olet joutunut olemaan sairaalomalla?
50. Onko sinulle sattunut läheltä piti tilannetta viimeisen kolmen vuoden aikana työmatkaliikenteessä?
51. Mitä tekijää pidät suurimpana vaaratekijänä työmatkallasi?
52. Mitä tekijää pidät suurimpana vaaratekijänä työasiamatkallasi?
53. Arvioi turva- ja apuvälineiden käyttöäsi:  
(Hands-free laitetta autoillessa, Heijastinta tai heijastinliiviä pimeällä liikkuessa, Liukuestettä kengissä talvella, Pyöräillessä kypärää, Pyöräillessä pimeällä valoa, Pyöräillessä talvella nastarenkaita, Jotain muuta, mitä?)
- Käytän aina
  - Käytän usein
  - Käytän harvoin
  - Käytän erittäin harvoin tai en koskaan
  - En kulje kyseisellä kulkumuodolla

**Liikkumisen ohjaus työpaikalla:**

- 54. Onko sinusta tärkeää, että työnantaja huomioi henkilöstön työmatkaliikkumista?
- 55. Kommentit työryhmälle kyselystä ja aiheesta. [vain PIR ELY]
- 56. Haluatko osallistua työpaikallanne liikkumisen ohjauksesta järjestettävään keskustelutilaisuuteen?  
[vain POS ELY]
- 57. Miltä työpaikkanne muutto tuntuu työmatkaliikkumisen osalta? [vain POS ELY]

## Liite 2: Kiinteistöä ja käytäntöjä koskeva kysymyslista

### **Yleistä:**

- Työntekijöiden määrä vastuualueittain?
- Liikkumista koskevat käytännöt?
- Matkustusohje?
- Liukuva työaika?
- Etätyö käytäntö?

### **Autoilu:**

- Autopaikkojen lukumäärä ja sijainti?
- Sähköautovaraus mahdollisuus?
- Autopaikat vierailijoille (määrä, sijainti, onko helppo löytää)?
- Missä muualla voi pysäköidä?
- Onko käytössä kimpakyytijärjestelmää?
- Kuinka monta virka-autoa käytössä, kuinka moni henkilökohtaisessa käytössä?

### **Pyöräily:**

- Missä pyöräpaikat sijaitseva?
- Pyöräpaikkojen lukumäärä, telinemalli?
- Onko alue siisti?
- Onko alueella varkauksia tai ilkivaltaa?
- Onko pyörä mahdollista sijoittaa lukittuun tilaan?
- Onko pyörille pesumahdollisuutta?
- Onko kiinteistössä saatavilla pyörien korjausvälineitä?
- Olemassa olevat kannusteet pyöräilyyn?
- Kuinka monta virkapyörää on käytössä?
- Virkapyörien varausjärjestelmä?
- Mitä muita varusteita mahdollista lainata pyöräilyyn?
- Kuinka virkapyörien huolto on suoritettu?

### **Muut kulkumuodot:**

- Onko kävelijöille etuisuuksia?
- Joukkoliikenne-etu ja sen toiminta?
- Kuinka joukkoliikenteen eduista kerrotaan työntekijöille?
- Onko joukkoliikenteen aikataulut esillä?

### **Sosiaalitilat:**

- Kuinka monta suihkua on käytettävissä?
- Ovatko tilat siistit ja puhtaat?
- Onko reitti pyöräpaikoista sosiaalitilaan suora?
- Onko leimauspiste sijoitettu lähelle sosiaalitiloja?
- Onko sosiaalitilassa muita varusteita, mitä?

- Onko sosiaalityötiloissa säilytyskaappeja, kuinka monta ja millaisia?
- Onko kaapit varattavista, sijaitseeko kaappeja muualla?
- Voiko ulkovaatteita ja varusteita säilyttää omassa työpisteessä?
- Onko vaatteille olemassa kuivausmahdollisuutta, minkälainen ja sijainti?
- Kuka vastaa tilojen siisteydestä?
- Miten tiloista ja käytännöistä on tiedotettu työntekijöitä?

**Neuvottelutilat:**

- Sijainti, määrä ja koko?
- Kuinka moni tila soveltuu videoneuvotteluun?
- Mitä välineistöä ja laitteistoja on tiloissa käytettävissä?
- Varausjärjestelmä?
- Käytäntöjen tiedotus työntekijöille?

## **Liite 3: Asiantuntijakyselyn kysymykset**

- Onko mielestäsi liikkumisen ohjaus oikea keino edistää turvallista liikkumista?
- Kuinka mielestäsi liikkumisen ohjausta voitaisiin käyttää paremmin hyväksi liikkumisen turvallisuuden edistämisessä?
- Mitkä ovat mielestäsi keskeisimmät liikkumisen ohjauksen toimenpiteet, joilla edistetään parhaiten turvallista liikkumista?
- Vapaa sana.